

GRUNDIG KONSEKVENsutredning for NY E18 MOSKVIL-GULLI



Bedriftsblad
for Statens vegvesen Vestfold,
Nr. 3, juli 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

Foto på omslaget

Forside: Hvor skal den nye E18 fra
Moskvil til Gulli plasseres?
Denne side: Årets arbeidsplass?
Høye pilarer til Brattfoss bruer
Begge foto: Knut Vedeld Hovde

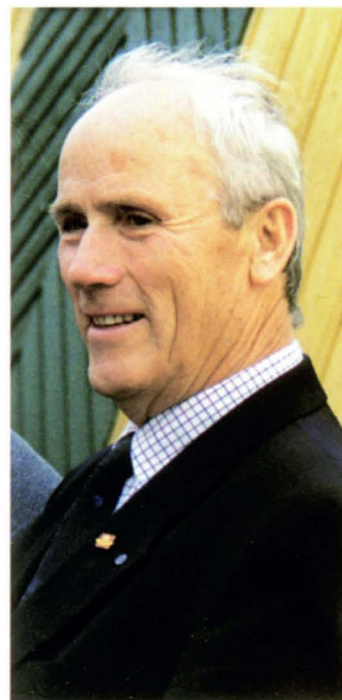
Neste nummer av Vestfolder'n

September



Johans betraktninger

Den menneskelige kapitalen



Vi er i den heldige situasjon at vi har mange og store oppgaver på gang, også i et mer langsiktig perspektiv. Dette gir muligheter for den enkelte og for organisasjonen som helhet. I langt større grad enn tidligere ser vi ut over fylkesgrensene og søker samarbeid der det er mulig. Det er hyggelig å registrere at samarbeidet i region sør, som vi tilhører, går greit. Den regionale anleggsstyrken er i god gjenge både på E 18 i nord og på E 134 i Buskerud. Dette bærer bud om ressursutnyttelse på tvers av fylkesgrenser og om at vi også i andre sammenhenger tenker på tvers.

Også når det gjelder bedriftsblader er et samarbeid på tvers av fylkesgrensene aktuelt. Knut Hovde (redaktøren for Vestfolder'n) har ledet et utredningsprosjekt om regionale bedriftsblader. Jeg kommer til å foreslå dette for vegsjefene i region sør på et møte til høsten, men denne prosessen vil nok ta noe tid. I første omgang vil vi derfor diskutere muligheten for et felles blad bare med Buskerud, som har meldt sin interesse for dette.

Ellers går effektiviserings- og omstillingsprosjektet sin gang. Brikkene faller så smått på plass. Utbyggingsavdelingen hadde sitt hovedavtalemøte 27. mars, hvor laboriet organisatorisk ble behandlet ferdig. Senere er Tønsbergprosjektet opprettet for å gjennomføre planleggingen av Tønsbergpakken. Nå er organiseringen på administrasjonsavdelingen og trafikkavdelingen kommet så langt at vi håper å kunne få hovedavtaleforhandlinger 3. juli. Det betyr at vi nå går inn i en kre-

vende og på mange måter en kritisk fase for å få menneskene på plass i organisasjonen. Det er den enkelte med sin kompetanse og sin innstilling som gjør jobben, ikke organisasjonen eller maskinene.

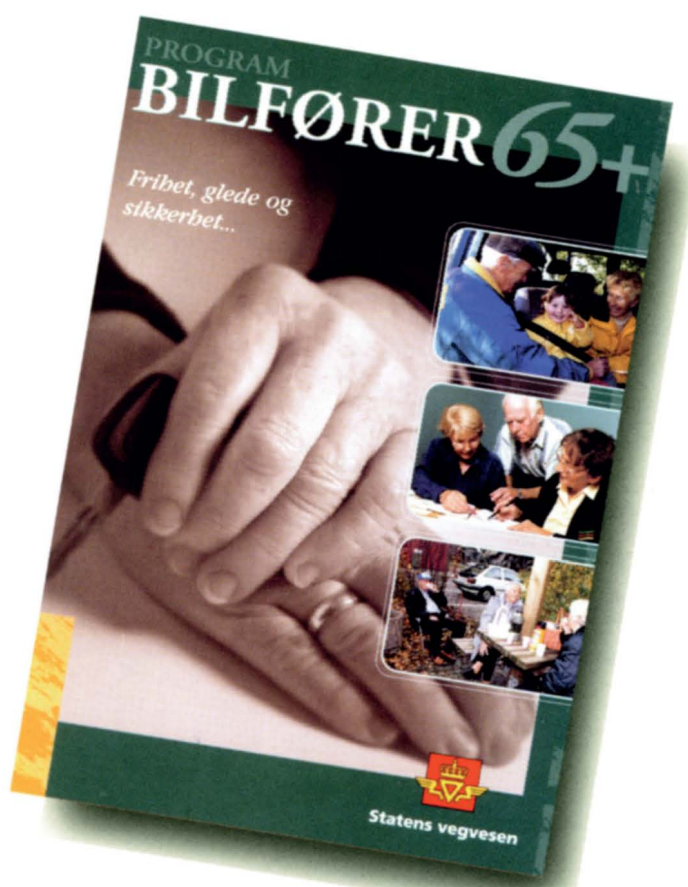
En av våre nye pensjonister sa det så treffende da han som gravemaskinfører fikk følgende kommentar fra en forbipasserende: "Det er maskinen som gjør jobben, ser jeg". Bergseter svarte: "Nå tar jeg lunsj, så får vi se hvor mye maskinen får gjort".

For at en kunnskapsorganisasjon som Statens vegvesen skal fungere effektivt, er vi helt avhengig av den enkeltes kompetanse, dyktighet og evne til samarbeid. Rett person på rett sted, er ikke bare en visjon, men også en utfordring. Vi vet at det kan bli vanskelig å finne plass til alle etter den enkeltes ønske. Vi bør derfor være forberedt på at vi nå står foran en vanskelig prosess, men likevel med muligheter for den enkelte.

Med dette ønsker jeg alle medarbeidere og pensjonister en riktig god sommer!

65+ er godt i gang

- Arbeidet med å øke sikkerheten for eldre bilførere er nå kommet et skritt videre, sier leder av Nasjonalt ressurs- og kompetansesenter Klaus Ottersen. 8. juni hadde ressurscenteret invitert referansegruppen og fylkeskontaktpersonene til et møte i Oslo. Arbeidsgruppene presenterte sitt arbeid, og videre framdriftsplan ble diskutert.



TEKST: JORUN SÆTRE

Nå er vi i startblokkene, konkluderte seksjonsleder på TS-seksjonen, Erik Thomassen, etter møtet. Det er nå arbeidet starter. Det vi har gjort fram til i dag, er bare forarbeidet, og det er viktig at saken nå er på dagsorden både i fylkene og hos de deltagende organisasjoner.

Bilfører 65+

Ressurs- og kompetansesenteret har i løpet av vinteren og våren utarbeidet et program "Bilfører 65+", der bakgrunn, mål og innsats er nærmere definert. Det er mange parter involvert i samarbeidet, derfor er det viktig å oppnå en felles forståelse for det som gjøres.

Antall eldre bak rattet øker i hele Europa

Alle land i Europa står overfor de samme utfordringene ved økning av andelen eldre bak rattet. Programmet er derfor oversatt til

engelsk, for å vise fram hva vi har tenkt å gjøre i tida framover. Vår strategi bygger på læring, i motsetning til de fleste andre land, der økningen av kontrollvirksomheten er prioritert.

Fylkene oppretter nettverk Vi har etablert et nettverk med sentrale aktører. Nå er det viktig å lykkes med å etablere et tilsvarende nettverk lokalt i hvert fylke, og at hvert vegkontor inviterer aktuelle, eksterne samarbeidspartnere til dette teamet. Gjennom dette nettverket skal primærgruppen, de eldre selv, nås. I tillegg skal målgruppen nås gjennom andre kanaler, f.eks. aviser, TV, radio, Internett osv.

Nært samarbeid med legene

Den norske Lægeforening og Helsetilsynet er representert i referansegruppa. Vi ser at et nært samarbeid med legene, både fylkesle-

gen og allmennpraktiserende leger er viktig. De er i nær kontakt med de eldre og kan påvirke. Vi har planer om å lage en brosjyre som legene skal gi de eldre som kommer for en helse sjekk. Alle over 70 år må i dag ha en helseattest for å kunne kjøre bil.

Kurs over hele landet

Ifølge forslag til plan skal fylkene kunne være i stand til å kjøre kurs våren 2001. Det vil bli lokale tilpasninger i hvert fylke vedrørende hvem som skal være kursansvarlige. Men Statens vegvesen skal ha et hovedansvar for at dette kommer i gang. Det er viktig med kvalifiserte instruktører, det krever spesialkompetanse for å drive læring i forhold til eldre. Derfor skal det startes opplæring av nye og gamle instruktører i løpet av september.

Arbeidsgruppene har kom-

met fram til to konkrete forslag som skal vurderes i Vegdirektoratet:

- Individuell opplæring etter anmodning fra lege

Når legen finner helsa god nok, men allikevel er i tvil om videre kjøring skal tillates, vil det være mulig for pasienten å få opplæring på sitt hjemsted for å se om dette kan bidra til ytterligere kjøring på kjente steder. Legen avgjør slik stedsbegrensning og skriver den inn i helseattesten, som medbringes under kjøring. Ordningen vil kunne fange opp dem som aldri ville gjennomført et frivillig kurs. Legen vil her få en medspiller i trafikkklæreren, som forsøker med innlæring.

- Etablere trafikklege i hvert fylke som allmennpraktiserende leger kan kontakte og diskutere med for å finne fram til gode løsninger for den eldre. (Vil avlaste fylkeslegen og gi mindre saksbehandling.)

E18 ETT ÅR ETTER: Ulykkene redusert med 1/4



Erik Thomassen
leder av trafikk-
sikkerhetsseksjonen.

Det siste årets storsatsing på trafiksikkerheten på E18 har gitt resultater. Antallet ulykker er redusert med 25% i forhold til et normalår. Det er viktig å understreke at denne effekten ikke kan tilskrives de reduserte fartsgrensene alene. Halvparten av effekten kom i sommermånedene i fjor under politiets storinnsats på E18. Da var også fartsnivået klart lavere enn resten av året.

Evalueringsrapporten som tar for seg trafiksikkerhetsutviklingen på E18, foreligger nå. Den er oversendt Vegdirektoratet som vil ta stilling til om de nye fartsgrensene på E18 skal gjøres permanente, om vi skal tilbake til de gamle fartsgrensene eller kanskje finne fram til en mellomting. En eventuell endring av fartsgrensene vil tidligst kunne finne sted fra 1. september. Vår innstilling er at ordningen med lave fartsgrenser på E18 i Vestfold bør videreføres.

Hovedhensikten med de reduserte fartsgrensene var å redusere antallet dødsulykker. På dette området har ikke utviklingen vært like positiv. I perioden fra 1. juni og fram til jul i fjor skjedde det ikke en eneste dødsulykke på E18 i Vestfold. Utover vinteren og våren har det imidlertid skjedd seks ulykker. Antallet dødsulykker varierer mye fra år til år, og det er klart at tilfeldighetene her spiller en stor rolle. Det er derfor foreløpig for tidlig å si om de tiltakene som er gjennomført på E18 gir den øn-

skede effekten på de aller mest alvorlige ulykkene, men i teorien skal den fartsreduksjonen som er oppnådd tilsa en reduksjon i antall drepte over tid på 10-15%.

Fartsmålinger

Det er gjennomført fartsmålinger i sju punkter på E18 i første del av juni i år. En sammenligning med tilsvarende uke i fjor, altså før fartsgrensene ble redusert, viser at vi har lavere fart enn før på alle deler av E18. Fartsreduksjonen er imidlertid ikke

FOTO: KNUT VEDELD HOVDE



så stor som fartsgrensereduk-sjonen skulle tilsi. Den varierer fra 1 til 5 km/t. For den delen av kjøretøyene som kjører fortest ("85%-fraktilen") er fartsreduksjonen noe større. Bildet i dag er at gjennomsnittsfarten der vi har 70-grenser (uten ATK) ligger på 73-76 km/t. I 80-sonene ligger gjennomsnittsfarten bare litt over fartsgrensen.

På den svært ulykkesbelastede strekningen fra Langåker til Bommestad ble det i vår innført ATK. Fartsmålingene viser at vi her har oppnådd en betydelig hastighetsreduksjon (opp mot 10 km/t) i forhold til førsituasjonen. Dette vil uten tvil gi betydelig effekt på antallet ulykker på denne strekningen, og særlig på dødsulykkene.

Positive holdninger

Blant trafikantene ser det ut til å være en økende oppslutning om og forståelse for, de nye fartsgrensene. I en meningsmåling utført av Opinion i mai svarer 55 % at de støtter tiltaket. Tilsvarende undersøkelse i oktober i fjor viste at 51% var positive. Det er særlig blant menn vi nå finner en mer positiv holdning enn før. 40% av de spurte sier at de føler seg tryggere på E18 enn før, mens 12% føler seg mindre trygge. Til tross for dette sier mange (38%) at de synes det er blitt mer stressende og irriterende å kjøre E18 i Vestfold. 16% har den motsatte holdningen.

Mange har vært opptatt av om lavere fart på E18 fører til økt bruk av alternative ruter. Foreløpige tellinger viser en trafikkøkning på 7% på riksveg 32/35 gjennom Hof. Mye tyder på at dette skyldes økt bruk av riksveg-forbindelsen fra Skien over Lågendalen til Sande. Det er for tidlig å si om dette er en permanent effekt av endrede forhold på E18. Fartsmålinger og ulykkestall tyder så langt ikke på en negativ utvikling av trafikksikkerheten på det indre vegnettet.

Sjekk farten din opp mot speedometeret. Mange oppdager at de ligger godt under tillatt hastighet. Da kan det være fint for køen med en liten justering på gasspedalen. De som skulle ønske å teste hvor fort bilen går får derimot ikke noe svar, da måleren ikke oppgir fart over 85km/t. Denne måleren står på E18 i Stokke.



Fra holdning til handling i miljøarbeidet

Da jeg ble spurt om jeg kunne skrive noe i Vestfolder'n om miljø sa jeg fort ja. Jeg så her muligheten til å slå et slag for en av mine kjeppheter: Vegvesenets gjennomførings/ oppfølgingskultur - eller snarere mangel på sådan. Vi er nemlig fryktelig flinke

I 1993 ble det laget et miljøprogram for 4-årsperioden 1994-97. Det var meningen at dette programmet skulle rullere og tas inn i årsplanarbeidet, og at man skulle rapportere i forhold til det. Men da den daværende miljøkoordinatoren fikk for mye annet å gjøre, og etter hvert sluttet, ble hele miljøprogrammet glemt etter vel et år. Etter hvert fikk vi ansatt en ny miljøkoordinator som gjenoppdaget det "gamle" programmet som da var gått ut på dato - uten å ha blitt revidert/rullert og uten å ha blitt fulgt opp i nevneverdig grad.

Nytt handlingsprogram

Nå sist høst fikk vi vedtatt et nytt miljøhandlingsprogram - med mange gode intensjoner og målsettinger. Og nå knytter den store spenningen seg til om dette

programmet vil lide samme skjebne som det forrige. Miljøkoordinatoren vår har jo sluttet denne gangen også, og siden da har i hvert fall ikke jeg hørt så mye som et pip om miljøhandlingsprogrammet og hva vi skal gjøre for å nå de målene som er satt der. Dette lover ikke godt, det finnes jo målsettinger der allerede for inneværende år...

Mange styringssystemer

Hvorfor blir det slik? Hvorfor er vi så avhengige av "glødende" enkeltpersoner? Jeg har etter hvert skjönt at vi har flere parallelle styringssystemer i dette vesenet, og jeg tror dette er noe av kjernen til problemet. På toppen har vi "Mål- og rammestyringssystemet" og rapporteringen i forhold til dette går hovedsaklig på penge-



Kristi Kvernevik
Byggeleder på E18 nord



Bekymret byggeleder Grethe Bodholt følger opp tilslamming av Mofjellbekken. Foto hentet fra «Rapport for miljøoppfølging i anleggsfasen»

i dette vesenet - til å ha visjoner og lage handlingsplaner og programmer - og så tror vi at alt er såre godt. Dette gjelder mange områder, men miljø er et kroneksempel på hvordan gode målsettinger og planer kan lide under mangel på oppfølging.

forbruk og en del konkrete oppgaver som blir nøye fulgt opp fra Vegdirektoratet. I tillegg har vi et kvalitetsstyringssystem og et miljøstyringssystem med hver sine tilhørende håndbøker. Her i Vestfold har vi i hvert fall også et handlingsprogram for HMS - foruten alle områdene vi etter hvert har laget policy for. Det virker som alle disse styringssystemene lever hvert sitt liv litt på siden av hverandre, og for mange av dem er det lite etterspørsel etter resultater utenfra. Er det derfor vi overser dem og glemmer dem så sant vi har muligheten? Hvorfor har vi da laget dem? Er det kanskje slik at det er et generelt samfunnsproblem at det kreves planer og handlingsprogrammer, men ingen resultater?! Er det derfor vi også synes det er OK å la være å gjøre det vi har

sagt vi skal? I så fall er vi tilbake der jeg startet - med vår egen kultur. Vi mangler rett og slett kultur for å gjennomføre slike programmer hvis vi ikke blir passet nøye på utenfra. Dette gjennomsyrrer hele organisasjonen - fra topp til bunn.

God miljøoppfølging på E18-anlegget

Et eksempel kan være miljøoppfølgingen på E18-anlegget. Vi har fått mye skamros for denne miljøoppfølgingen det siste året, og det er ikke fordi programmet er så spesielt fantastisk, men fordi det blir fulgt opp konsekvent, og derfor **virker** det! Men det var tungt å komme i gang. Det var tydelig at man ikke var vant til å ta denne typen programmer særlig alvorlig. Holdningene var generelt negative til både planlegging og rapporte-

ring ("enda mere papirarbeid") og ønsket om å feie avvik og problemer under teppet var utbredt ("pakk det inn i mest mulig ull"). Etter hvert som man ser nytten av opplegget, og etter hvert som arbeidet har kommet inn i en viss rutine, har imidlertid klagesangen forstummet.

Ledelsen må ta miljø på alvor

Dette er også et eksempel på at kulturer og holdninger kan endres, men det hjelper mye at det er noen utenfra som etterspør resultater og det krever ekte engasjement fra ledelsen. Det krever rett og slett sammenheng mellom holdning og handling. Det virker ikke som ledelsen selv tar sine egne handlingsprogrammer alvorlig når de aldri etterspør resultatene. Da blir man helt avhengig av spesielt engasjerte medarbeidere som har fagområdet som sin spesielle "baby". Er det fordi ledelsen **egentlig** ikke bryr seg om det? Er de virkelige holdningene noe i retning av: "Det er bare noe vi er pålagt å lage. Hvis vi

tier stille og går forsiktig i dørene, så har alle snart glemt det, så kan vi fortsette som før."? En engasjert resursperson blir i så fall fort "miljøgissel" for ledelsen, og det er en uholdbar situasjon i lengden.

Det er neppe vond vilje som gjør at miljøarbeidet har lett for å bli neglisjert. Men det krever systematisk oppfølging og det mangler vi kultur for. Dessuten er det nesten umulig å holde styr på alle styringssystemene og handlingsprogrammene og politikkområdene. Kanskje hadde det vært en god start å lage ett integrert styringssystem som man kunne hatt et ordentlig oppfølgingssystem for? Noe bør i hverfall gjøres. Man styrer ikke ved å lage stadig flottere handlingsprogrammer uten hverken resultatrapportering, evalueringer eller korrigeringer av kursen.



“Det er ikke vår veg - det er lokalbefolkningens”

Selv de som rammes av den anbefalte vegløsningen, roser prosessen som har vært i konsekvensutredningen av ny E18 mellom Moskvil og Gulli.

En åpenbart vellykket prosess, selv om det er første gang vi gjennomfører en konsekvensutredning (KU) etter Plan- og bygningsloven.

Hva har skapt denne suksesshistorien og hvordan skal vi gjenta den når Tønsberg-pakken skal utredes? I det både sluttrapporten og utrederne er på veg ut av døra - den ene på høring og de andre på ferie - avkrever vi Øyvind og Eva et svar.

TEKST: ANN KARIN MIDTGAARD - FOTO: KNUST VEDEL D HOVDE

Kulturen ved vegkontoret og bevisstheten om hvilke verdier vi la til grunn, svarer prosjektleder Øyvind Firman og landskapsarkitekt Eva Preede, som har ledet arbeidet med KU-en.

- Allerede før KU-en startet opp, slo vi fast i en brosjyre at et vegvalg er et verdivalg. Du kan samle inn så mange data og legge sammen så mange tall du vil, men det vil aldri gi deg noen fasit. Den beste løsningen er summen av mange menneskers vurderinger og disse vurderingene bygger på verdier. Disse verdiene bør ikke skjules bak regnestykker, men legges åpent fram. De må vi som beslutningstakere stå for, sier Øyvind.

Tråll-verdiene i praksis

Øyvind og Eva sier at verdiene de la til grunn er de samme som i “tråll-sirkelen” (verdigrunnlaget til SvV). - Vi har skapt trygghet gjennom åpenhet, medvirkning og god informa-

sjon om prosessen. Vi har vist *respekt* for de som bor i området ved å spørre dem og bruke deres kompetanse. Vi har vært *åpne* om hva vi har tenkt og gjort hele tiden. Alle har fått innsyn i alt materiale etter hvert som det ble samlet inn. Vi har aldri hatt “vit og vent”-strategi. Det har vært befriende og skapt troverdighet for Vegvesenet som tiltakshaver, tror Øyvind og Eva.

- I tillegg har vi vært *lojale* mot retningslinjene og programmet for konsekvensutredningen, og ikke minst har vi *lært* en masse underveis. Ikke bare vi forresten, men mange av innbyggerne som har deltatt i utredningen sier at de har lært mye nytt om sitt eget lokalmiljø.

Troverdighet er nøkkelen

Eva og Øyvind mener at troverdighet er nøkkelen til å lykkes med en konsekvensutredning.

- Uten troverdighet blir prosessen tung, medvirknin-

gen dårlig og aksepten for resultatet liten.

Med troverdighet derimot blir prosessen lettere og morsommere, medvirkningen og engasjementet større, og aksepten god selv for de som er uenige i løsningen.

- Du kan ikke skille sak og person i en konsekvensutredning. En troverdig prosess krever troverdige mennesker i prosjektledelsen. Du må virkelig ville innbyggernes beste og vise det gjennom å være ydmyk og lydhør. De som bor et sted har større kunnskap om lokale forhold enn du har som planlegger. Hvis du neglisjerer denne kunnskapen, gjør du er dårlig jobb som planlegger. Det er jo deres veg som skal bygges - ikke min.

Grillfest

7. juni ble Eva og Øyvind invitert på grillfest i Våle av kontaktgruppa som lokalbefolkningen opprettet tidlig i prosjektet. Det tar de som et vennskapstegn. -

Kontaktgruppa ble opprinnelig opprettet for å ivareta Våles interesser i forhold til Vegvesenet. Etter hvert ble de våre beste støttespillere og nedla hundrevis av timer for å gi oss verdifulle innspill.

Stedsanalyse

- Vi fikk en lykkelig start på prosessen med stedsanalysen av Undrumsdal. Vi brukte internkonsulent Tore Solberg som rådgiver, og han og Eva klarte virkelig å få til en god dialog med innbyggerne. Fem grupper på til sammen ca 50 personer har gjennom fire samlinger jobbet med å kartlegge Undrumsdal som bosted. Et bi-produkt av denne prosessen er at Undrumsdal har fått sin egen "bygdebok". Alt som kom fram under stedsanalysen er nedskrevet og gir en god beskrivelse av bygdas fortid og nåtid, forteller Øyvind.

Barnetråkk

Mye interessant informasjon ga også barnetråkkregistreringene, som ble utført på alle barneskolene i Våle. - Barna ble bedt om å fortelle, vise og tegne inn på kartet hvor de utførte forskjellige fritidsaktiviteter. Hvor pleide de å leke? Hvor gikk de tur? Noe slikt har vi aldri gjort før, sier Eva.

Kulturminner ble historiebok

Registreringen av nyere tids kulturminner (etter 1537) har blitt en slags lokal historiebok for innbyg-



Prosjektleder Øyvind Firmann og landskapsarkitekt Eva Preede, to slitne, men godt fornøyde konsekvensutredere i kulturlandskapet ved Undrumsdal. Nå gjenstår det bare å se den siste rapporten gå i trykken før de vender nesa mot feriemål langt fra både Undrumsdal og Våle.

gerne i området. Det er første gang slike opplysninger er samlet og skrevet ned.

Feltarbeidere har besøkt samtlige gårder i området og registrert 200 kulturhistoriske interessante objekter. Mye lokalhistorisk kunnskap som ellers ville ha dødd ut, er nå bevart for ettertiden.

Stort engasjement

Øyvind og Eva har tillatt seg noen metodiske eksperimenter underveis. Ett vellykket forsøk var å dele hele "influensoområdet" inn i seks mindre områder og arrangere separate møter hvor de fram møtte fikk følgende oppgave: "Gitt at den nærmeste veglinjen til der du bor ble valgt: Hvordan ville du hatt den nye vegen?". Denne oppgaven fikk folk til å tenke konstruktivt i en vanskelig situasjon og ga oss mange

nyttige innspill om detaljutforming av vegen.

Evaluering og læring

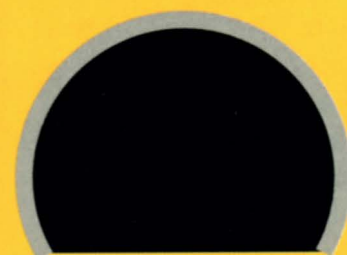
Eva skal evaluere prosessen i en prosjektoppgave hun skal skrive til høsten i forbindelse med studier på Arkitektthøgskolen. - Spørsmålet er om vi har lagt oss på riktig nivå i denne KU-en, sier hun. - Den har tatt to år og kostet 9,5 mill. kroner. Har vi samlet inn riktig og "beslutningsrelevant" informasjon? Eller har vi kastet bort tid og penger på å registrere uvesentlige ting som sopp, lav og insekter?

Eva og Øyvind mener at disse registreringene ikke er bortkastede penger. - Det er bedre å vite for mye enn for lite. Oppdagelser av verdifulle truede plante- eller dyrearter senere i prosjektet, ville ha skapt adskillig større problemer enn de gjør nå.



- 1 km tunnel inneholder 400 x 2 = 800 veggelementer.
- Hvert veggelement festes med 2 bolter, som bores inn i fjellet.
- Taket består av 365 store stålnett og 365 flak med PE-skum.
- Hver km takhvelving festes med 2.600 bolter og består av minst 38.000 deler.
- Tunnelen krever 1000 kubikkmeter sprøytebetong pr km - 125 billass.
- Elektrisk utstyr, som ca. 320 lamper, 2-4 vifter og diverse overvåkings- og sikkerhetsutstyr.
- En bil tar 90 kubikkmeter Lecakuler - det tar to timer å tømme bilen - 4 billass Lecakuler på 1 km tunnel.

Tunneler - mer enn bare «høl i fjellet»



BORTSETT FRA HANEKLEIV-TUNNELEN ER TUNNELENE PÅ NYE E18 DELT I TO PAKKER

Tunnelpakke 1:

Saueråstunnelen
Løkenåstunnelen
Bolstadstunnelen
Rønningen (Rv 315)

Arvid Veseth er byggeleder, Oddvar Bakken og Mette Bergan er kontrollingeniører. Entreprenør er AF Spesialprosjekt, og kontrakten er på ca. 84 mill. kr eks. mva.

Tunnelpakke 2:

Knattenåstunnelen
Stuåstunnelen
Brekkekleivtunnelen

Kristi Kvernevik er byggeleder, Tore Solberg og Øyvind Pettersen-Dahl er kontrollingeniører. Entreprenør er Veidekke, og kontrakten er på ca. 114 mill. kr eks. mva.

Hvert veggelement festes med 2 bolter. Hver bolt må ha en tetningsring på baksiden for å hindre fuktgjennomgang. Sånt blir det magemuskler av...



Det legges vekt på å få en estetisk fin løsning rundt tunnelåpningene. På Ny E18 Vestfold brukes naturstein til å kamuflere betongen bak.

Etter en rundtur i tunnelene på Nye E 18 sitter jeg igjen med tre hovedinntrykk. Det første er en forståelse av hvorfor det koster så mye å bygge en tunnel. For det er bygge man gjør. Selve sprengingen - drivingen - utgjør bare ca. en tredjedel av kostnadene. Det andre er beundring for dem som jobber inni tunnelene. Det tredje og siste er forundring over de skreddersydde maskinene. Det finnes snart ikke en operasjon som ikke har sitt spesialredskap - enten du skal lage mat eller bygge en tunnel.

TEKST: ANNE METTE STORVIK - FOTO: KNUT VEDELD HOVDE

Denne gang hjelper kontrollingeniør Øyvind Pettersen-Dahl oss å bli bedre kjent med tunnelpakke 2.

- Vi holder budsjettet. Vi forventer heller ikke avvik - og tror alt blir ferdig til tiden.

Elektrobiten blir tøff, her er det mye "rallemikk" (lys, overvåking, sikkerhetsutstyr etc.) som skal på plass på kort tid, sier Øyvind - for første gang med en litt bekymret rynke i panna.

Nytt tunnelmateriale

I tunnelpakke 2 testes Leca-kuler som materiale. I overgangen mellom gulv og vegg (altså på sidene av gulvet) har det vært problematisk å få isolert skikkelig. Det var vanskelig å få isola-

sjonsplatene til å ligge riktig. Så fikk et lyst hode hos Veidekke ideen til å prøve Leca-kuler i stedet.

- Vi var litt bekymret for hvordan Leca'n ville reagere på vibrasjoner,

men den rikket seg omtrent ikke. Det ser ut som om vi har funnet en mer effektiv måte å isolere overgangen mellom vegg og gulv på, forteller Øyvind.



Hulemann møter kaffejegere:

På befaring for å vurdere rekkverk. Fra venstre: Ole-Johnny Svendsen og Øyvind Pedersen er begge planleggere på E18-gruppa. Øyvind Pettersen-Dahl er kontrollingeniør på Tunnelpakke 2.

Slike tunnelrigger er benyttet på de fleste tunnelene på E 18 anlegget. Denne kompisen boret 3 hull samtidig, 5 meter innover. Deretter var det bare å sprengne, 320 kubikkmeter i hver salve, 3 salver i døgnet. Det gikk med andre ord unna - men så er da selve tunneldrivingen bare ca. 1/3 av kostnadene ved en tunnel. - Den bruker vanvittig mye strøm og vann. Under boringen går den på elektromotor av miljøhensyn, og den bruker vann til å få borestøvet ut av hullene, forteller Øyvind



Brannfarlig isolasjon

PE-skummet kommer i store matter som minner om liggeunderlag i utseende og konsistens. Mattene er brannfarlige under produksjon - dvs når de monteres opp.

- Vi føler oss trygge på at vi har valgt et relativt brannsikkert konsept. Det er en såkalt "Ekeberg-løsning", hvor PE-skummet ligger mellom stålskinner og blir dekket med sprøytebetong. I 1996 brant en leddbuss i Ekeberg-tunnelen. Tester og undersøkelser i etterkant viste at de 60 mm med sprøytebetong ikke hadde tatt skade av flammene eller varmen. Kun de ytterste millimeterne var påvirket.

I dag bruker vi 70 mm med sprøytebetong utenpå isolasjonsmattene, forteller Øyvind. Sprøytebetongen må legges på i tre lag for å få best mulig resultat.

Monterer på tvers

Etter at tunnelen er sprengt og arbeidssikret, starter montering av vann og frostsikring. Som en del av dette skal det monteres stålnett i taket.

Tunnelløpene er 9 meter brede - men nettene er 11,2 m x 2,75 m store.

Tidligere har de blitt montert langs etter - denne gangen monteres de på tvers. En spesiallaget maskin frakter



Dagens human touch: Linerla som bygde reir inne i tunnelen, visste nok ikke helt hva hun gav seg ut på. Heldigvis ble reiret oppdaget og forsiktig flyttet til et tryggere sted. Det fikk til og med tak av isopor.



Spioner:

Øyvind Pettersen-Dahl (til venstre) viser fram en liten, grønn plastdings (spion), som monteres i taket før sprøytebetongen kommer på. Den fester PE-skummet til armeringsnettet samtidig som den fungerer som kontrollpunkt: ser man grønn plastikk over betongen, er ikke laget tykt nok (7 cm).

nettene inn, hengende bøyd, slik at man får dem inn.

- Det at de monteres denne veien, gir mye større stabilitet, sier en fornøyd Øyvind.

Men det er ikke bare Veidekke som har lagt hodet i bløt, AF Spesialprosjekt har utviklet en egen bor-rigg som er døpt "Gnom Light". Den styres digitalt via et bærbart konsoll og "rusler" avgårde på toppen av vegg-elementene og borer hull til boltene for vann- og frostsikring.

Trafikkstasjonens tjenester med ett tastetrykk?



Ifølge vurderinger som er gjort i Effektiviseringsprosjektet, må det skje en innsparing på trafikkstasjonene. Vi snakker her om en innsparing som inkluderer både kostnadmessige reduksjoner- og reduksjon i bemanningen. Det legges opp til en besparelse på ca. ni mill. kr. I dette er nedleggelse av Horten og Sandefjord trafikkstasjoner inkludert, i tillegg til at noen tjenester som trafikkstasjonene utfører i dag legges

på internett.

Det er ikke fastsatt noen dato for når dette prosjektet skal stå ferdig, men i løpet av 2003 har det skjedd store forandringer, sier distriktsleder i Larvik Thorleif Holm-Olsen til Vestfolder'n. Han viser her til tidsperspektivet i Effektiviseringsprosjektet. Den virtuelle trafikkstasjonen er inkludert i effektiviseringsprosjektet, og det regnes med at det kan spares inntil ni mill. kr på en effektivisering på trafikkstasjonene. Innen 2003 er antall trafikkstasjoner i Vestfold antakelig redusert fra fire til to. Da er det trafikkstasjonene i Horten og Sandefjord som vil bli nedlagt. Ifølge Holm-Olsen vil det være en akseptabel avstand til både Larvik og Tønsberg for kundene over hele fylket.

Teknologien har kommet så langt i dag, så hvorfor kan ikke disse tjenestene gjøres over internett? Noe av hensikten er å avlaste

trafikkstasjonene med enkle oppgaver. Samtidig som det blir enklere for kundene å få utført tjenestene ved bruk av internett. Du kan få svar på ting du lurert på, du får informasjon slik at du ikke trenger å komme til trafikkstasjonen.

Teoretisk førerprøve på internett

Det er tjenester som f.eks. timebestilling av kjøretøykontroller, skjemaer og salgsmeldinger som er tenkt lagt ut på internett, sier leder ved Horten trafikkstasjon Jenny Hagen til Vestfolder'n. Det vil bli slik at bilforeningene selv registrerer bilene på internett. Kundene kan selv sjekke resultatet av en periodisk kontroll og søke om førerkort. Kanskje du en gang i framtiden kan ta førerprøven på internett, mens du sitter hjemme.

Fortsatt vil det være tjenester som vil kreve personlig frammøte, bl.a. periodisk

kjøretøykontroll og tekniske myndighetskontroller. Det vil fremdeles være et krav om å møte fram på teoretiske førerprøver, i hvert fall en god stund til. Allerede nå er det mulighet for å hente skjemaer og salgsmeldinger på internett, men man må fortsatt møte opp på trafikkstasjonen for å levere dem inn.

Ingen skal sies opp

- Den nye ordningen vil føre til en reduksjon i bemanningen på trafikkstasjonene, sier Jenny Hagen. I tillegg er det sagt at ingen skal sies opp. Men vi



Jenny Hagen er opptatt av at de nye tekniske tilbudene til publikum fungerer før man nedlegger og nedbemanner

Hva vil det egentlig si at en trafikkstasjon er virtuell?

Mange av de nåværende tjenestene du får utført på trafikkstasjonene kan gjøres med et enkelt tastetrykk, dvs. at flere av tjenestene kan gjøres via internett. Ordningen vil være gunstig for kundene og være med på å effektivisere trafikkstasjonene.

er skeptiske, sier hun videre.

De som jobber på trafikkstasjonen i Horten har jobbet der i mange år, og trives godt i jobbene sine. De er ikke bare skeptisk på grunn jobbene, men i stor grad sikkerheten med denne løsningen. Når vi er sikre på at ordningen fungerer, kan det snakkes om nedleggelse, sier Jenny videre.

Vil det være like sikkert å utføre tjenestene på internett som det er å komme til trafikkstasjonen? Det gjenstår jo bare å se!

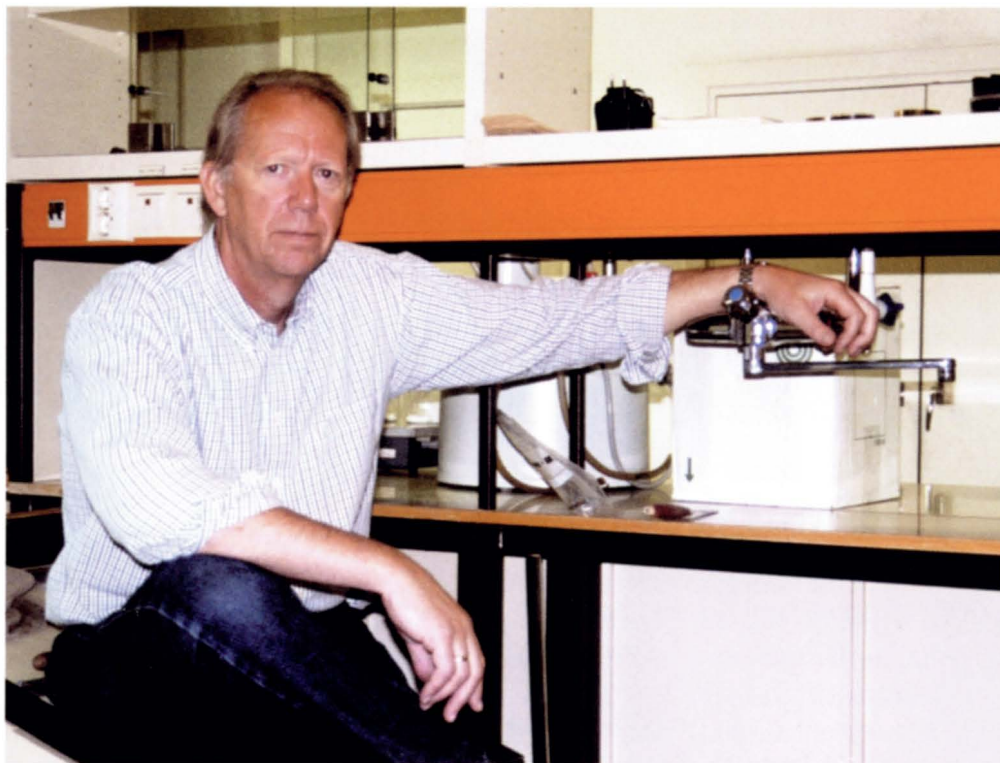
Laborarieseksjonen oppløst

Laborarieseksjonen på Ås har den siste tiden fått oppleve hva effektivisering og omorganisering vil si, de

har virkelig fått føle det på kroppen.

Den laborativirksomheten som hadde sitt tilholdssted på Ås, eksisterer ikke lenger.

Fra 1. juni er ni personer, som hadde sin daglige jobb der, spredd for alle vinder, noen på E18-anlegget, noen på utbyggingsavdelingen og tre personer er plassert på trafikkavdelingen.



Her er det helt tomt, sier tidligere seksjonsleder Erik Andersen.

TEKST & FOTO: JORUN SÆTRE

I gamle dager holdt laboratoriet til i åtte brakker, forteller Erik Andersen til Vestfolder'n og sammenlikner dette med den nye ordningen vi har i dag. En del av virksomheten, analysedelen, er plassert i to containere (feltlaboratoriet) på Kopstad. Dvs. den delen av analysevirksomheten som ikke er regionalisert til Telemark. Det er meningen at fylkene fremdeles skal gjøre en del analyser selv, og for Vestfolds vedkommende vil det si i feltlaboratoriet på Kopstad. Hvis f.eks. trafikkavdelingen ønsker å få utført en analyse, kan det gjøres ved feltlaboratoriet på Kopstad eller i Telemark.

Det "gamle" laboratoriet bestod ikke bare av analysevirksomhet, men også av geoteknikk, materialteknologi og vegteknologi, som nå er flyttet til an-

dre steder i etaten. Tidligere leder av laboratorieseksjonen, Erik Andersen, skal ha fagansvar for materialteknologi, materialbruk, dimensjonering og vegdekker, som er plassert på byggherreseksjonen, utbyggingsavdelingen. Elisabeth Bratås har søkt seg over på Geodataprojektet, som er overført til trafikkavdelingen. Tor Skog og Stein Erik Brekke er overflyttet til trafikkavdelingen, som overtar lokalitetene på Ås. Trygve Stien, Gunnar Moe og Stein Erik Bergfall har ansvaret for feltlaboratoriet. Nils Roar Opthun plasseres i stab på utbyggingsavdelingen, Jan Rune Aardal flytter til byggherreseksjonen på utbyggingsavdelingen, og Carl Erik Dahl og Erik Skredsvig overføres til planseksjonen..

- Det har vært en vanskelig prosess,

sier Erik Andersen. En slik lang omstillingsprosess som laborativeseksjonen har vært igjennom, har en negativ virkning på folk. Prosessen har faktisk vart siden 1997! Erik er av den oppfatning at et veglaboratorium i Vestfold, med den aktiviteten som ligger foran oss, kunne godt forsvares. Vi har store veganlegg på gang og kravet til kvalitetskontroll og oppfølging burde gitt seksjonen nok arbeidsoppgaver. Plasseringen av laborativirksomheten var i og for seg ideell, ifølge Erik, med kort veg til både Tønsberg (Tønsbergpakken) og E18. - Men vi må være lojale overfor de føringer som legges i omstillingsprosjektet og tenke samarbeid og omstilling for å bedre effektiviteten totalt, selv om det kanskje føles meningsløst for den enkelte som rammes, sier Erik Andersen til slutt.



Det er analysedelen av det som en gang var laboratoriet på Ås som er flyttet ut i to små stålcontainere på Kopstad. 1. mai startet Gunnar Moe og Karl Erik Bergfall driften av feltlaboratoriet på Kopstad, og her skal de være i nærmere to år. Overgangen var stor fra det store lokalet på Ås til "metallboksene" på 2 x 13 meter.

Overgangen fra lokalene på Ås til to containere var stor, sier Trygve Stien og Gunnar Moe. Men de trives med den nye ordningen.

.....gjenoppstått i to containere på Kopstad?

I 1985 stod laboratoriet klart på Ås, i dag står lokalet tomt. Å drive på denne måten er besparende og det kommer i tillegg til den pågående regionaliseringen i etaten. De jobbene som ikke er regionalisert til Telemark, utføres i disse to containere på Kopstad.

Feltlabben jobber stort sett med arbeidet på nye E18, men de tar også en del prøver/analyser rundt i fylket, og i tillegg noe privat. Det er to personer som jobber i den såkalte feltlabben, Gunnar Moe og Karl Erik Bergfall, mens Trygve Stien er ansvarlig.

Ikke lenger asfaltprøver

De tar korngradering og prøver av grus og sand og sjekker fastheten i betong. De skal gi svar på om materialene er gode nok til bruk. Asfaltprøver tar de ikke lenger, det blir gjort på hovedlaboratoriet i Telemark. De blir bare registrert på feltlaboratoriet. På Kopstad blir det tatt hastep prøver, prøver man ikke kan vente så lenge med. Prøvene går ut på å sjekke om materialene følger kravene, om de kan godkjennes til bruk. De tar også komprimeringskontroll og en del andre mindre prøver ute i felten.

Annerledes å jobbe i container

Det som er kjekt med to containere er at de kan flyttes rundt. Utstyret i laboratoriet er så tungt, derfor er containerne utstyrt med solide vegger og gulv. - Jeg må si at overgangen var veldig stor fra det vi hadde på Ås, sier Gunnar Moe til Vestfolder'n. Laboratoriet på Ås var på to- til tre hundre kvadratmeter, og nå har de endt opp i containerne på to ganger tretten meter. Ikke en gang alt utstyret er inne i containerne, det ligger i bilene de benytter. - Men alt går jo bra og vi trives her, tross alt, legger Moe til.

TEKST OG FOTO: ELISE SÆTRE BRINGAKER

Fra malerbil til postbil for å være i jobb

"Jesper" har jobbet i Vegvesenet siden 1976, åtte år med vegmerking og vegmaling, resten av tiden med skilt. Men han måtte dessverre kaste inn håndkleet for noen måneder siden pga. helseproblemer. Nå kjører han post- og delebilen og trives godt med det.

Jeg trives godt med den "nye" jobben min, forteller Erik Jespersen til Vestfolder'n. Når alternativet er å gå hjemme, er ikke valget så vanskelig. Så lenge helsa holder til denne jobben, skal jeg holde på til jeg er 64, konstaterer en brunbarket og tilsynelatende fysisk sterk mann. Men det er bare på utsida, ryggen og hoftene er hardt skadet, og han har sterke smerter som går ned i det ene beinet.

- Stein Egil ba meg undersøke litt Arkitekten bak tilbudet om skifte av arbeidsområde er Jespers overord-

nede Stein Egil Ødegården. I stedet for en deling 60-40, dvs. jobbe 60 % og 40 % uføretrygd, valgte Jesper å ta i mot tilbudet om å kjøre postbilen i 100 % jobb. Det var det mulighet for fra april måned i år.

Vært med på utviklingen innen sitt fagområde

Jesper har stort sett kjørt malemaskinen og har i den forbindelse vært med på en viktig utvikling innen sitt fagområde; fra bruk av målebånd til automatisk vegmerking, slik vi kjenner det i dag.



Alternativet for meg er uføretrygd, sier Erik Jespersen. Her foran sin "nye" arbeidsbil.

En hardhaus gir seg aldri

Han er ikke akkurat kjent for å være forsiktig av seg, Jesper. Han har alltid vært i god fysisk form, men også litt for tøff noen ganger. Etter å ha falt i asfalten sammen med et par skilt og etter å ha tråkket ned i et hull mens han bar 60 kg, sier det seg selv at det gikk hardt utover både rygg og hofter.

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

Fra vegmerking til hyggelig sentralbordstemme på Ås

Hvis du ringer Ås vegstasjon mandag eller onsdag, møter du Asbjørns blide og positive stemme i telefonen. Etter å ha vært plaget av nakke- og skuldersmerter i lang tid, fikk han tilbud om avlastning 50% sentralbord og 50% på skilt. Alternativet for Asbjørn var uføretrygd, papirene og alt det formelle var i orden, men det ville ikke Asbjørn ha noe av.

Asbjørn Hagen trives godt ved sentralbordet på Ås vegstasjon

I samarbeid med sin overordnede, Stein Egil Ødegården, kom de fram til et tilbud både Asbjørn og han som formann kunne akseptere. Ifølge Stein Egil har det vært viktig å finne en kombinasjon som kan hjelpe Asbjørn til å kunne være i jobb selv med de skulder- og nakkesmertene han plagges med. Ordningen trådte i kraft 1. oktober 1999, og han har siden job-

bet i resepsjonen på Ås to og tre dager i uka. Asbjørn har også vært med på en rivende utvikling innen vegmerking/-maling. Lifter er i dag tatt i bruk ved skiltmontering. Før i tida var det mange tunge løft som skulle til for å få de tunge skiltene på plass.

- Jeg føler at jeg står litt på utsiden når det gjelder mitt eget fagområde



akkurat nå, forteller Asbjørn til Vestfolder'n. Da jeg var i jobben hver dag, tenkte jeg ikke på det, men nå når jeg står litt på utsiden, ser jeg hva jeg går glipp av. Men det viktigste for meg akkurat nå er at jeg kan opprettholde arbeidsførheten i full jobb. Han trives godt på sentralbordet på Ås. Folk som kjenner Asbjørn, skjønner at han trives med det han gjør.

Festlig avslutning for sju vegvesenveteraner

- Jeg får nesten lyst til å trekke tilbake pensjonssøknaden min når jeg hører så mye positivt om meg av sjefene mine, sa en rørt Julius Løkke under en markering for avtroppende vegvesenansatte torsdag 22. juni. Sju av pensjonistene som går av i år, ble hedret ved en tilstelning i selskapslokalet i Storgata 11.



Staselig avslutning for sju av våre ansatte sammen med vegsjef, avdelingsledere og seksjonsledere. F.v. Nils W. Berg, Karin Johansen, Håvald Thingelstad, Else Marie Andersen, Julius Løkke, vegsjef Johan Lepperød og Odd Bergseter.

Under middagen delte vegsjef Johan Lepperød ut blomster, vase og diplom til hver enkelt. Deretter takket hovedtillitsmann Hans Thorvald Kittelsen sine kolleger for et godt samar-

beid i årene som er gått.

Livlig prat og mye historie

Under kaffen etterpå gikk praten livlig rundt bordene og mange morsomme historier fra en lang karriere i

Statens vegvesen Vestfold ble fortalt. Dette er pensjonister som har jobbet i etaten i opptil 44 år.

Avdelingsledere og seksjonsledere var til stede og det ble sagt mange pene

ord til de sju veteranene. Til slutt takket Nils W. Berg for maten og alle de gode årene han har hatt i Vegvesenet.

Oppmerksomhet!

VI GRATULERER

25 år i Statens vegvesen Vestfold
Ingvild Belaska, 16.08.75

50 år
Trond D. Carlsen, 24.07
Bjørn Lindseth, 07.08

60 år
Thor Kristiansen, 02.07

70 år
Ellen Semb Bjerke, 09.08

75 år
Einar Flåtten, 28.07
Roland Larsen, 11.08

85 år
Hans Allum, 12.07

TAKK FOR OPPMERKSOMHETEN

Hjertelig takk for oppmerksomheten på min 70-års dag.
En spesiell takk til Larvik og Sandefjord trafikkstasjon for vakre blomster.

Hilsen Martha Askland

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

Vi vil takke så mye for all støtte og vennlig deltakelse ved Wilmar Bjørnholts bortgang.
Klara og guttene m/fam.



Velferdsturen i år gikk til Göteborg, med faglige innslag på Volvo-fabrikken og den nye motorvegbrua utenfor Uddevalla. Stemningen i bussene var upåklagelig. Dessverre har ikke Vestfolder'n tilgang på bilder fra den mer sosiale delen av programmet i Göteborg sentrum.

TEKST OG FOTO: WENCHE BJUNE

En ekte velferdstur-veteran koser seg i sommerværet



Mobilgutta holder summetonen!



Brua var åpnet av det svenske kongeparet dagen før, men også på lørdag var det mye fint-folk å se!



På Volvofabrikken, Torslanda utenfor Göteborg, ble vi guidet gjennom en informasjonsvideo før vi i små tog ble kjørt gjennom fabrikkområdet. Dyktige guider sørget for at vi underveis fikk et godt bilde av produksjonen. Men, - bilindustrien holder kortene tett til kroppen, - så ingen fotografering takk!

Her er den nye motorvegbrua Sunningeledenutenfor Uddevalla. Det var et flott og monumentalt bygg, som kom ekstra godt til sin rett i et nydelig sommervær.



Husk å ta med treningskortet på sommerferie!

- Ferietiden er her, og husk for all del å ta med deg treningskortet. Du kan notere i kortet at du har beveget deg sammenhengende over en halv time pr. gang, hva med en tur med hunden?, spør Mette Myhre.

Alle som driver med en eller annen form for aktivitet (betalt eller gratis) kan nemlig være med på trekning av gavekort på kr 500,- fra en sportsbutikk. 42 personer hadde registrert seg og var med på første trekningen.

Rekorden har Yngvar Pedersen med hele 107 registreringer. Kravet er minimum 34 registreringer.

Refusjon av utgifter

Refusjon av utgifter til kontigent/medlemsavgift får du selv om du ikke har klart å trene 34 ganger i løpet av perioden. Du får refundert 50% , inntil kr 1.200,-. Ta vare på kvitteringer og legg ved skjema for variable lønnstillegg, som må leveres personalseksjonen innen 15. november 2000.

Lurer du på noe - ta kontak med Mette Myhre, tlf. 71812.



Svein vant gavekort!

- Jeg har trent på SATS i fire år nå, sier Svein Svensvik til Vestfolder'n. Han trener minst tre ganger i uka i tillegg til å danse swing.

Svein er meget positiv til denne ordningen og at Vegvesenet dekker en del av kostnadene. Det kreves bare at en beveger seg litt. Ifølge Svein har det absolutt innvirkning på vår velvære at vi føler oss litt i form.



Svein Svensvik er meget positiv til ordningen og trener minst tre ganger i uka på SATS.

J I P P I jeg har fått lønnspålegg

TEKST: ANNE METTE STORVIK

Det jeg nå skal si handler om hvordan jeg **føler** at det er - så det er sikkert noen som vil være sterkt uenige i det jeg sier.

Lønn er noe vi ikke snakker om i utide i Statens vegvesen Vestfold. Vi snakker om den med leder og fagforening foran lokale lønnsoppgjør, punktum. Ikke skal vi skrive om det heller, så nå trækker jeg i opptil flere salater. La meg si det sånn: Jeg er vant til å ha grøntfor mellom tærne.

Jeg har fått lønnspålegg. Solid lønnspålegg. Men tør jeg feire? Ikke på jobben i alle fall.

Fikk klar beskjed fra et fagforeningsmedlem at jeg måtte være klar over at alle pengene kom fra en felles pott (det meste kom fra 234-forhandlinger). Jeg skulle med andre ord ha dårlig samvittighet. Sånn føltes det i alle fall.

Nå må det sies at de av kollegaene mine som fikk vite det, gratulerte meg oppriktig. Det varmet. Men det var bare noen **veldig få** jeg torde å fortelle det til.

For meg var lønnstillegget en enorm motivasjon. Ikke bare fordi jeg nå kan fortelle hva jeg tjener til mine venner i det private uten å rødme, eller fordi jeg kan kjøpe dyrere rødvin. Men fordi lederne mine og fagforeningen hadde stått på for meg. **Det** bør jeg heller ikke si høyt. På skolen var det ikke bra å bli stemplet som "gull-unge". I Vegvesenet heter det "kronprins". Og innebærer at vedkommende har smisket seg til interessante arbeidsoppgaver, opprykk eller posisjon som alliansepartner.

Fremdeles ville jeg fått mye høyere lønn i det private markedet. Men for meg er det viktig å ha spennende arbeidsoppgaver og mulighet til å utvikle meg. Det er også mye innmari åleiret å ha 37,5 timers arbeidsuke og flexitid, en relativt trygg arbeidsplass og pensjonsordning.

Jeg skulle bare ønske at jeg kunne glede meg over lønnspålegget mitt i full offentlighet - takke lederne mine uten å hviske - **og slippe å ha dårlig samvittighet.**



Statens vegvesen
Vestfold