

# gatelangs

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN BUSKERUD, VESTFOLD OG TELEMAR

MARS 2001



Statens vegvesen

Bedriftsblad  
for Statens vegvesen  
Buskerud, Vestfold og Telemark  
Nr.1, mars 2001  
2. årgang

## Redaktører

Buskerud: Kjell Wold  
Telemark: Marit Håverstad  
Vestfold: Knut Vedeld Hovde

## Redaksjon

Inger Lise Sagmo  
Willy Bakken  
Anne Mette Storvik  
Jorun Sætre

## Grafisk produksjon

Layout og repro:  
Knut Vedeld Hovde  
Jorunn Ebbestad Brun  
Trykk: Cicero Grafisk, Tønsberg  
Opplag 4 000

## Utgiver

Statens vegvesen  
Buskerud vegkontor,  
Tollbugt.2  
3044 Drammen  
Telefon: 32 21 43 00  
www.vegvesen.no/buskerud  
firmapost.bus@vegvesen.no

Statens vegvesen  
Vestfold vegkontor,  
Stoltenberggt.1  
3103 Tønsberg  
Telefon: 33 37 17 00  
www.vegvesen.no/vestfold  
firmapost.ves@vegvesen.no

Statens vegvesen  
Telemark vegkontor,  
Gjerpensgt. 10  
3716 Skien  
Telefon: 35 58 16 00  
www.vegvesen.no/telemark  
firmapost.tel@vegvesen.no

Forsidebilde: Ny E18 i Vestfold,  
arbeid med støyskjerm syd for  
Kopstadkrysset  
Fotograf: Jorun Sætre



Statens vegvesen

**TELEMARK-svingen**  
Bedriftsblad for Statens vegvesen Telemark  
Nr. 2/98 - 30. årgang

Vestfoldern 3.00

GRUNDIG KONSEKVENSTREDNING FOR NY E18 MOSKVIL-GULLI

**Brobyggeren**  
Nr. 5 - des. 1999 / 25. årgang

- 3 E/O-prosjektet
- 4 NTP
- 12 Vegsjef ved veggende...
- 16 Trafikksikkerhet i fokus

info- leder'n

## Gatelangs - i riktig retning!

De lokale bedriftsbladene i Statens vegvesen er inne i et skjebneår! Inntil fjoråret hadde så vidt vi vet 16 av landets 19 vegkontor ennå egne bedriftsblader. Noen av dem, inkludert Buskeruds Brobyggeren, feiret sågar 30 år i 2000. Dermed er de lokale, fylkesvise bedriftsbladene blitt en institusjon.

Bedriftsbladene har hatt en todelt funksjon: De har vært en viktig informasjons- og profileringskanal om vår lokale virksomhet til mange hundre egne tilsatte og pensjonister. Samtidig har de vært etatsens vindu mot omverden. Bedriftsbladene blir lest av om lag like mange utenfor som innenfor etaten. Nøkkelpersoner utenfor etaten, i fylke, kommuner, andre offentlige etater, media og øvrige samarbeidsparter blir informert om vår virksomhet gjennom disse bladene.

Bedriftsbladene har således fungert som et viktig supplement og korreksjon til det ofte noe ensidige bildet som presenteres av oss i media. Bladene har en viktig funksjon både som etatsbygger og nyhetskanal.

Planer om ny etatsavis for hele landet med to utgaver i måneden hilses velkommen som et nødvendig tiltak i viktige omstillingstider. Jeg er mer usikker på om et landsdekkende bedriftsblad helt og fullt kan erstatte all fremtidig lokal/regional nyhetsformidling. Gatelangs' tre utgaver (foreløpig) første halvår 2001 kan ses på som et innspill i den debatten.

Kjell Wold.



# - Her kommer de nye bommene i Vestfold

TEKST: ANNE METTE STORVIK  
ILLUSTRASJON: KENNETH WOOD

Illustrasjonen viser den nye bomstasjonen på E 18 i Sande i Vestfold. Stedet heter Løvås og ligger 1 km nord for Hønefosskrysset (der E 18 krysser Rv 32).

På gamle E 18 plasseres bomstasjonen ved Ødegården, midt mellom Sande og Holmestrand, også i Sande kommune. Denne stasjonen blir ubetjent. Begge bomstasjonene settes i drift 1. januar 2002.

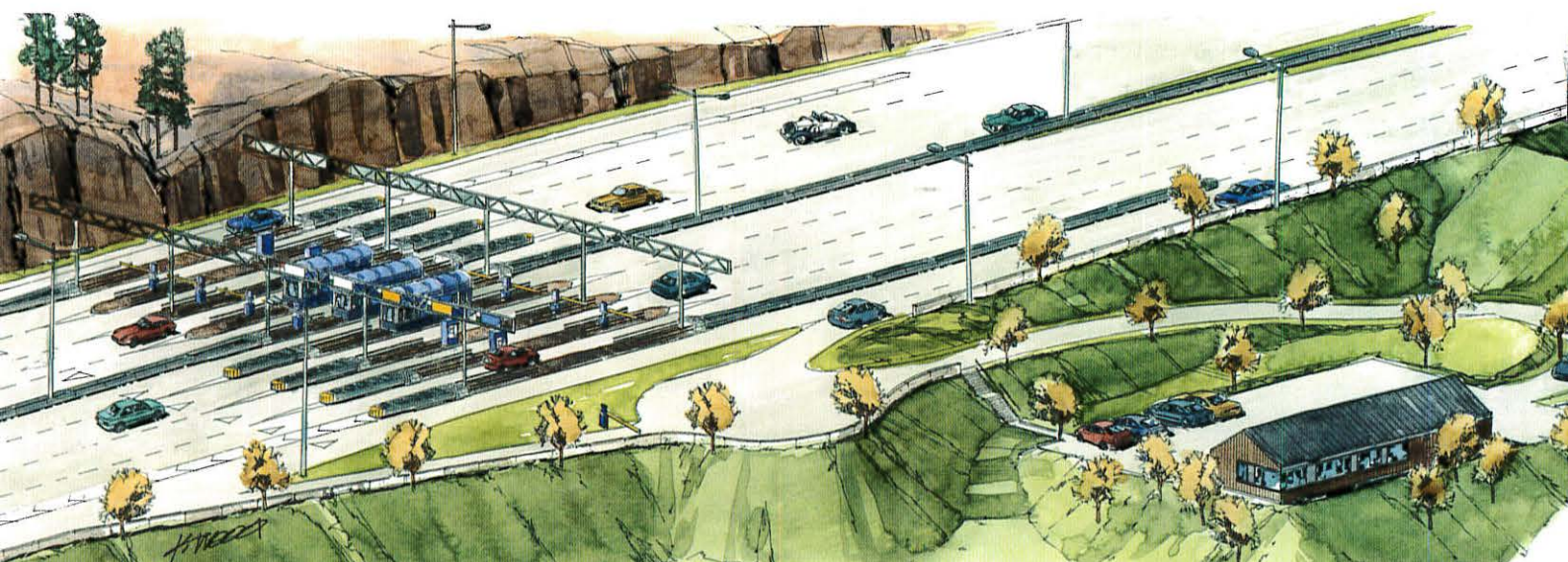
Det vil koste 20 kr for personbiler og 40 kr for tyngre kjøretøy å passere. Motorsykler passerer gratis. Disse satsene vil gi en årsomsetning på ca. 135 mill. kroner.

## Hvilke deler av nye E 18 åpner når?

Nye E18 gjennom nordre del av Vestfold åpnes i månedskiftet oktober/november 2001.

Før dette, ca 20. juni, åpnes strekningen Kronlia – Island (Rv 315) og E 18-strekningen Helland – Kopstad. Sistnevnte åpnes som 2-feltsveg. Deretter bygges 2 felt (østsiden) inntil den allerede ferdige vegen.

# - og sånn skal de se ut



# Den første VIKING?



For ei tid siden var fylkesordførerne i Buskerud, Vestfold og Telemark samlet for å diskutere framtidig samarbeid. Med varierende grad av entusiasme lanserte de ideen om en ny region, med de tre fylkene i partnerskap under navnet Viken. Siden har Telemark også fått frieri fra nærmeste nabo i sør, og så langt er det ingen som vet hvem som vil inngå ekteskap med hvem. Fylkesordfører Andreas Kjær ser helst at Telemark forblir singel. Å forvandle en telemarking til viking eller egd er ikke gjort i en håndvending.

Samarbeidet om bedriftsblad er ikke et forsøk på å framskynde en utvikling mot Viken-regionen. Fra vår side er det rett og slett et forsøk på å opprettholde en tradisjon, samtidig som vi effektiviserer.

Effektiviseringen vi er pålagt, har gjort det vanskelig å opprettholde Telemarksvingen i den form vi har vært vant til gjennom åra. Full nedlegging var likevel ganske drastisk, så invitasjonen til samarbeid med naboene

ble mottatt med positiv interesse. I et felles blad vil våre ansatte fortsatt finne en del Telemarkstoff, samtidig som de kan holde seg orientert om hva naboene driver med og hva vi har felles. Og ikke minst: Vi utnytter hverandres ressurser i form av talenter og kompetanse, og sparer atskillig i trykkingsutgifter.

Mennesket er konservativt av natur, sier forståegpåerne. Vi later som om vi hilser forandringer velkommen, men egentlig liker vi dem ikke. Innerst inne ønsker vi at alt skal være som før.

Det er lite som tyder på at vi får det som vi ønsker framover. Når det gjelder regionalt nivå, kan vi være temmelig sikre på at enhetene vil bli større. Vi kan like godt begynne å øve oss med en gang på å takle nye former for organisering. Gatelangs må altså betraktes som en øvelse, ikke som "den første viking".

Uansett hva framtida bringer, frykter jeg ikke for vårt særpreg som telemarkinger. Om vi alle på sikt blir vikinger, vil vi likevel føle tilhørighet til våre gamle fylker. Ikke fordi de var forvaltningsnivåer, men fordi de fortsatt vil være "hjemme".

Jeg ønsker oss alle lykke til med felles bedriftsblad!

Bjørn Cato Hustvedt  
vegsjef i Telemark

## Til værs



## med sopelime

TEKST: MARIT HÅVERSTAD  
FOTO: LARS ENGH

For et knapt år siden flyttet Telemark vegkontor fra fylkeshuset på Lagmannshøgda i Skien, der de hadde vært leietakere hos fylkeskommunen i en menneskealder. Den nye husverten, Norske Liv, tilbød et lekkert nybygg som skulle være skreddersydd til formålet på alle vis. Trodde man.

Men moderne byggverk kan by på overraskelser. Utpå høsten, da regnet strømmet ned som verst, begynte bygningen å ta inn vann. Og ikke før var 2001 et faktum, så kollapset ventilasjonsanlegget på grunn av is.

Begge forhold lot seg utbedre uten stor dramatik. På bildet ser vi husansvarlig Knut Thorstensen på fasadebestigning for å avrime luftinntaket med enkle hjelpemidler: Piassava og tørre never.

Vi regner med at Telemark vegkontor nå er immunisert mot ekstreme værforhold.

# Lillebroren

*På motorvegen mellom London og Bristol åpenbarer den seg i ulike størrelser, den engelske "lillebroren" til den nye motorvegbrua på E 18 i Drammen.*



Vegbrua kledd inn med glassfiberarmert komposittmateriale som underdekning.

## til ny motorvegbrua



TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

Først og fremst av hensyn til bedre og billigere vedlikehold, mer enn av estetiske hensyn, er nemlig en rekke engelske vegbruer kledd inn med en kappe av glassfiberarmert komposittmateriale på undersiden av overbyggningskonstruksjonen. I følge det engelske konsulentfirmaet Maunsell er det både enklere og billigere å vedlikeholde bruer ved slike innkledninger som vist på bildene. Glassfiberkappene virker både som beskyttelse på betong/stål mot vær og vind og fungerer samtidig som "stillas" for vedlikehold, som kan

pågå inne i selve kappen mens trafikken går på bruene som normalt.

Prosjektleder for motorvegbrua i Drammen, Kåre Fjeldstad, mener det kan være et alternativ å kle den nye motorvegbrua i Drammen med samme konstruksjoner i et slikt materiale. Etter befaringen i England før jul er det mest usikkert med kostnadene ved dette materialvalget, som foreløpig kan virke ganske dyrt. – Vi ser også på andre typer brukledninger i andre land og er i kontakt med norske produsenter for å se på mulig brukledning i stål og aluminium, sier Fjeldstad.

Utbyggingsjef Anton Bakken (Norsam as) og arkitekt Birger Heyerdahl (Arkitektskap as) tar underdekningen i nærmere ettersyn.

Når Nasjonal transportplan er ferdigbehandlet i Stortinget, kan vi trolig slå fast at trafikksikkerhetsarbeidet vårt heretter skal forankres i nullvisjonen. Det vil si at vi en gang i framtida skal ha en situasjon der ingen drepes eller pådrar seg varige helseskader i trafikken.

# Visjonært på E18 gjennom Telemark

TEKST: MARIT HÅVERSTAD  
FOTO: ERIK HAGEN

Ved vegkontoret i Telemark tar de visjonen litt på forskudd. I handlingsprogrammet for NTP innarbeides det nemlig et prøveprosjekt med E18 gjennom fylket som nullvisjonsstrekning.

## Nullvisjonsstrekning?

Seksjonsleder Hildegunn Iren Sørbo ved seksjon for trafikk-sikkerhet forklarer:

E18 gjennom Telemark er spesiell fordi den har høyt hastighetsnivå, stor trafikk og mange alvorlige ulykker. Våre beregninger av skadegradstettheten viser at det faktisk skjer flere alvorlige ulykker på E18 enn det man

burde forvente. Årsaken vet vi ikke, men vi har en del teorier som vi ønsker å undersøke nærmere. Blant annet er dette en veg med standard-sprang fra motorveg til vanlig veg, og som dessuten har delstrekninger med tre felt og en del påkjøringsramper vi vil gå nærmere etter i sømmene. Av statistikken kan vi lese at en stor prosent av ulykkene



Seksjonsleder Hildegunn Iren Sørbo, seksjon for trafikk-sikkerhet i Telemark.

# 75 mill. kroner ekstra skal gi 70 færre



I handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan (NTP) satses det stort på trafikanter- og kjøretøyrettede tiltak for å bedre trafikksikkerheten.

Fylkene skal lage hver sin "tiltaksplan for trafikk-sikkerhet" for perioden 2002-2005.

Ved hjelp av ekstra tildelinger både fra sentralt og lokalt hold, kan innsatsen på dette området fordobles i forhold til dagens nivå.

TEKST: ANN KARIN MIDTGAARD  
FOTO: KNUT VEDEL D HOVDE

Det har vært gjennomført en egen prosess i utarbeidelsen av tiltakspakkene, blant annet med en felles idé-samling for alle fylkene og obligatorisk bruk av en egen prosjektvev

på Vegveven – «Møteplassen». Hensikten har vært at fylkene skulle dele problemer og idéer underveis i prosessen.

Fristen for endelige utkast til tiltakspakker var 2. februar, med mulighet for justeringer innen fristen for resten av handlingsprogrammet går ut 15. mars.

## Stor innsatsøkning

Tiltakspakkene i våre tre fylker får til sammen 9,2 mill. kroner ekstra pr år. I tillegg skal vi bruke en stor del av effektiviseringsgevinsten på trafikkområdet på tiltakspakkene, til sammen ca 10 mill. kroner pr år for de tre fylkene. Dette betyr mer enn en fordobling i innsats.

Totalt vil Telemark, Vestfold og Buskerud bruke drøyt 140 mill. kroner på sine tiltakspakker i fireårsperioden. Telemark planlegger å bruke ca 41 mill. kroner, Vestfold ca 58 mill. kroner og Buskerud ca 47 mill. kroner.

## Syv tiltaksområder

Tiltakspakkene er delt inn i syv tiltaksområder med hver sin tiltaksplan:

1. Økt kjøretrening for førerprøven
2. Eldre bilførere
3. Bruk av bilbelte og sikring av barn
4. Trafikksikker bruk av tunge kjøretøy
5. Kvalitetssikring av føreropplæringen og førerprøven
6. Kjøre- og hviletidskontroller
7. Trafikantpåvirkning
8. Ev. valgfritt område

En av mange aktuelle problemstillinger for analyse: Hvorfor tar trafikantene feil av kjørefeltene her når de forlater riksveg 36? Kunne vi endre på det, ville vi unngå en del spontane U-svinger på E18 – noen med svært alvorlige følger.



Stian Langeland og Morten Ask fra ulykkesanalysegruppa.

som skjer her, har alvorlige følger for de involvertes liv og helse. I nullvisjonssammenheng er det nettopp slike ulykker vi skal bekjempe. Dette peker ut E18 som et egnet prøveprosjekt.

Men det er andre, mer positive faktorer som taler for prosjektet. Allerede for et par år siden ble det etablert en ulykkesanalysegruppe som skulle følge opp alle ulykker på E18. Gruppen er nå godt innarbeidet, og ut fra analyser av de siste års ulykker har de foreslått en rekke forbedringer av forhold på og ved veien. Videre er det besluttet å gjennomføre trafiksikkerhetsrevisjon av hele strekningen.



Innen 2005 skal hver meter være saumfart og strakstiltak skal være gjennomført for å redusere ulykker og skadefomfang. Tiltakene vil først og fremst rette seg mot utforkjørings- og møteulykkene, som er gjengangere på E18.

En del tiltak er alt under forberedelse, blant annet midtdeler på deler av strekningen, og en del problematiske avkjøringer skal utbedres. Videre er det lagt opp til økt kontroll, spesielt av tunge kjø-

retøy, og utvidet automatisk trafikk kontroll. Vegsjefen i Telemark har pekt ut trafiksikkerhet som ett av fire spesielle satsingsområder for første fireårsperiode. Nullvisjonsprosjektet vil være en viktig faktor i denne satsingen. Vårt ønske er at også Vegdirektoratet skal stille seg bak dette arbeidet og bidra både økonomisk og ikke minst faglig. Søknad er sendt. Det formelle svaret kommer trolig først etter at Nasjonal transportplan har passert Stortinget.

## Drepte og skadde



Utenlandsk tankbil på sommerdekk på norske vinterveger. Både informasjon og kontroller skal intensiveres mot problemet.

Mest penger og arbeidsinnsats vil de tre fylkene bruke på å kontrollere og informere førere og eiere av tunge kjøretøy (11,6 mill kr pr år). Også kontroll- og informasjonstiltak for å øke bilbeltebruken prioriteres høyt med 6 mill. kr

i året. Innsatsen til trafikantpåvirkning økes betraktelig og kommer opp i 5,7 mill. kroner pr år. Her inngår de fire sentrale kampanjene "Senk farten", "Bruk bilbelte", "Gå til skolen" og "Sykkel for livet". I tillegg planlegges spe-

sielle tiltak rettet mot ungdom og fart, som for eksempel lokale varianter av "Sei ifrå"-kampanjen og den danske farts kampanjen "10 = 44".

### Effektive tiltak

Alle fylker har krav om at tiltakene skal føre til en viss reduksjon i antall skadde og drepte. "Minimum ambisjonsnivå" for Buskerud er 48 færre drepte og skadde ved utgangen av planperioden 2002-2005. Tilsvarende tall for Vestfold og Telemark er 32 og 31. Ikke bare trafikant- og kjøretøytiltak, men også fysiske tiltak på vegene, drift og vedlikehold skal bidra til reduksjonen i skadde og drepte.

Det ser imidlertid ut til at trafikant- og kjøretøytiltakene vil bidra med brorparten. Basert på en sentral modell for virkningsberegninger, har Te-

lemark beregnet en virkning på 21 færre drepte og skadde som følge av tiltakspakka, Vestfold har beregnet en virkning på 30 og Buskerud 19,5. Det vil si at man bare med tiltakspakkene oppnår 77% av minimum ambisjonsnivå.

På landsbasis er det beregnet at en gjennomsnittlig god og effektiv tiltakspakke vil gi fire færre skadde og drepte for hver million kroner ekstra pr år. Hvis dette er riktig, betyr det at trafikant- og kjøretøyrettede tiltak er svært kostnadseffektive og mye mer lønnsomme enn vi har antatt til nå. Effekten av disse tiltakene følges nøye opp gjennom målinger, evaluering og rapportering i perioden, slik at vi får sikrere kunnskap om virkningene av slike "myke" tiltak innen neste planperiode.

# 28 fotobokser langs E 18

På en 180 km lang strekning av E 18 gjennom våre tre fylker er det i dag 28 fotobokser. Totalt er det nå 57 virksomme fotobokser i Telemark, Vestfold og Buskerud. I løpet av året kan antallet øke med vel 50%.

TEKST: KJELL WOLD

ILL: JORUNN EBBESTAD BRUN OG KNUT HOVDE

I følge planer fra Vegdirektoratet vurderes det å sette opp vel ti nye fotobokser i Buskerud, fem i Vestfold og 12-15 i Telemark bare i løpet av 2001. Men dette avhenger også av politiets kapasitet til å ta seg av eventuelle fartssyndere.

På ulykkesoversikten vi har laget for år 2000 (se side 11) går det klart fram at E 18 er en av "dødsveiene" både i Vestfold og Telemark, og at det langs den veien også er desidert flest fotobokser, mens E 18 gjennom Buskerud ikke er en ulykkesvei. Nesten hele strekningen på 22,3 km med E 18 gjennom Buskerud er fire felts vei og med bare ett ATK-punkt. Langs 91 km E 18 i Vestfold er det 16 fotobokser, mens det langs 67 km med E 18 i Telemark er elleve fotobokser. Av de om lag 27 nye fotoboksene som planlegges i våre tre fylker er det bare to nye ATK-punkter som kan komme langs E 18 i Vestfold. De fleste nye fotoboksene i Telemark planlegges langs Rv 36, mens Buskerud planlegger en større spredning av nye fotobokser enn i dag, der bare Drammen politidistrikt har slike bokser. Både Kongsberg, Hallingdal og Ringerike vurderer nå nye fotobokser i løpet av året.

## Her kan det komme 27 nye

Buskerud:  
E 16 Sundvollen  
E 134 Kongsberg (3 stk)  
Rv 7 Hallingdal (2 stk)  
Rv 23 Røyken  
Rv 35 Øvre Eiker  
Rv 284 Sylling  
Fv 36 Konnerud

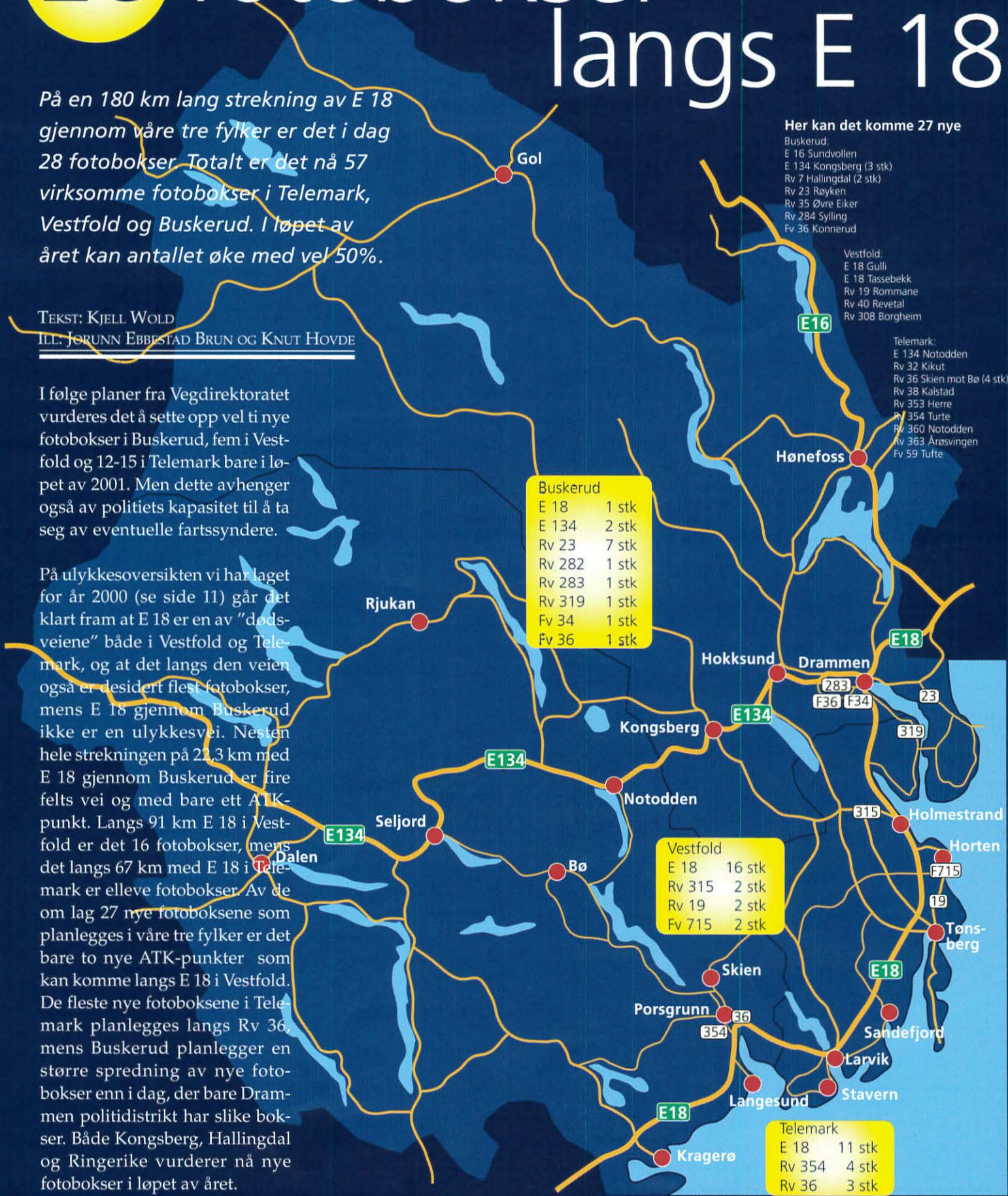
Vestfold:  
E 18 Gulli  
E 18 Tassebekk  
Rv 19 Rommane  
Rv 40 Revetal  
Rv 308 Borgheim

Telemark:  
E 134 Notodden  
Rv 32 Kikut  
Rv 36 Skien mot Bø (4 stk)  
Rv 38 Kalstad  
Rv 353 Herre  
Rv 354 Turte  
Rv 360 Notodden  
Rv 363 Årøsvingen  
Fv 59 Tufte

Buskerud	
E 18	1 stk
E 134	2 stk
Rv 23	7 stk
Rv 282	1 stk
Rv 283	1 stk
Rv 319	1 stk
Fv 34	1 stk
Fv 36	1 stk

Vestfold	
E 18	16 stk
Rv 315	2 stk
Rv 19	2 stk
Fv 715	2 stk

Telemark	
E 18	11 stk
Rv 354	4 stk
Rv 36	3 stk





# Midtdeler er effektivt og lønnsomt!

*På E18 gjennom Buskerud, Vestfold og Telemark er det påfallende hvor stor andel av de alvorlige ulykkene som er møteulykker. På E18 i Vestfold omkom 27 mennesker i fireårsperioden 1996-1999. 24 av dem - eller 90% - mistet livet i møteulykker.*

PER ANDREAS LANGELAND

Møteulykkene på den 91 km lange strekningen koster samfunnet 200 millioner kroner i ulykkeskostnader hvert år. En effektiv barriere mot møteulykker kan derfor være en av de mest lønnsomme investeringene samfunnet kan gjøre.

Når vi kjører i 80 og 90 km/t på veger med møtende trafikk, er det bare trafikantenes handlinger som bestemmer om det blir en alvorlig ulykke eller ikke. Samtidig vet vi at det er menneskelig å gjøre feil. Med den trafikkmengden vi har på E18 har gjennom Vestfold i dag, er det kanskje ikke så rart at vi får nesten én drept pr. mil hvert eneste år. Mindre trafikk på E18 gjennom Telemark og delvis atskilte kjørebaneer i Buskerud, gjør situasjonen her noe bedre. Men henholdsvis 13 og 8 drepte de siste fire årene er vel heller ikke så mye å være stolt av.

## Hvor mye bør investeres?

Møteulykkene i Vestfold koster samfunnet 2,16 mill. kroner for hver kilometer hvert år. Det betyr at det er lønnsomt å bruke inntil 2,16 mill. kroner pr kilometer årlig hvis det kan hindre møteulykkene. Ved å gjøre noe bare på de mest ulykkesutsatte strekningene, blir lønnsomheten enda større.

Et effektivt tiltak mot møte-

ulykker er en pålitelig midtdeler mellom kjøreretningene, slik som på den 1,4 km lange strekningen på E18 ved Fokserød utenfor Sandefjord. Selv om vi må regne med noen skader mot midtdeleren, er det liten grunn til å tro at de blir særlig alvorlige.

**Gevinsten tre ganger så stor**  
Sparte ulykkeskostnader 25 år fram i tid for to aktuelle midtdeler-strekninger er:

\* 18 mill. kroner pr. km for strekningen fra Gulli (ved avkjøringen til Tønsberg) og 15 km sørover til Tassebekk.

\* 33 mill. kr pr. km for strekningen fra Tassebekk og 11 km sørover til Langåker.

Med en kostnad på 5-7 mill. kroner pr km midtdeler (avhengig av type og behov for breddeutvidelse osv.), blir gevinsten minst tre ganger større enn investeringen. Investering i midtdeler på disse strekningene er spart inn allerede i løpet av 3-4 år. En mer lønnsom investering skal man lete lenge etter!

## Hva slags midtdeler?

Ved Fokserød er det valgt en løsning i betong, som fungerer som en solid barriere også for tunge kjøretøy. På E6 mot Gardermoen og E18 i Asker prøves det nå ut en ny løsning med wire-rekkverk i midtdeleren. I Sverige har man brukt en slik løsning i mange

år med gode erfaringer. Fordelen med wire er at den er rimelig, krever lite plass og gir litt etter ved påkjøring. Et tredje alternativ er dobbeltsidig rekkverk med stålskinner. Standarden for motorveg A i dag er 9 meter med grøft eller en voll mellom kjøre-

og gir en følelse av å kjøre i tunnel. Andre mener rett og slett det er trafikantene som er problemet - og ikke vegen, og vil ikke prioritere penger til fysiske vegtiltak.

Det har vært mye oppmerksomhet rundt nedsatt farts-



På E18-strekningen Gulli-Tassebekk vil gevinsten med midtdeler være stor. Foto: Knut V. Hov

retningene, men mye tyder på at rekkverk også her vil erstatte behovet for 9-metersgrøfta i den nye stamvegstandard.

## Flere midtdelere?

Midtdeler på eksisterende veger er ett av tiltakene som vurderes i handlingsprogrammene til NTP, som fylkene nå jobber med (frist 15. mars). Det er ett tiltak som må settes opp mot andre trafiksikkerhetstiltak innenfor den rammen hvert enkelt fylke har til disposisjon.

Lønnsomhetsberegninger viser at få - om noen - andre tiltak er like effektive som en midtdeler.

Hvorfor er det ikke mange flere av dem allerede? Motargumentene er at de tar plass og reduserer framkommeligheten og kan gjøre vinterdriften vanskeligere. Noen legger vekt på at særlig betongmidtdelere er stygge

og utstrakt kontrollvirksomhet på E18 i Vestfold. Dette er også tiltak som viser tydelig positiv virkning på ulykkene, og reiser samme strategiske spørsmål som midtdeleren: Hvordan avveier vi sikkerhet mot framkommelighet, og skal virkemidlene rettes mest mot trafikanten eller trafikksystemet?

Sett i lys av 0-visjonen og samfunnsøkonomisk lønnsomhet vil midtdeler være en opplagt løsning på motorveger som E18.

### Aktuelt:

«Vegdirektoratet har sagt ja til to nye prøvestrekninger med midtdeler på dagens E18, og Vestfold har tatt med dette i sitt handlingsprogram 2002-2005. Det er strekningene Holmene-Tassebekk og Gulli-Ås. De utgjør hhv. 9 og 3km og er kostnadsberegnet til 38 mill. kroner.»



«lys til ettertanke»



602 fakler lyste opp kveldsmørket langs E 18, i Undrumsdal utenfor Tønsberg, søndag 7. januar. 22 til minne om de som måtte bøte med livet på vestfoldveiene i året som gikk og 580 i medfølelse for de skadde og etterlatte.

Den årlige lysaksjonen "Lys til ettertanke" ble gjennomført for 7. gang i Vestfold med Statsminister Jens Stoltenberg som hovedtaler.

# Minnet døde og skadde i trafikken

TEKST: METTE MAGNUSSEN  
FOTO: MORTEN RAKKE

Statsministeren skisserte flere tiltak regjeringen vil satse på for å få ned ulykkestallene: økt kontroll langs veiene, hardere straffereaksjoner ved brudd på trafikkreglene og prikkbelastning av førekort var noen av tiltakene.

- Veiene må bli tryggere. Det er myndighetenes ansvar. Vi skal bygge bedre veier og tryggere veier. Vi skal bygge gang- og sykkelveier, og vi skal satse på kollektivtransport, lovet Stoltenberg.

Statsministeren var også opptatt av at det var vi som trafikanter som skapte ulykkene og de farlige situasjonene langs veiene våre.

- Det er vi som trafikanter som setter

T.h: Statsminister Jens Stoltenberg holdt hovedtalen under årets lysaksjon. Under: Også veggsjefen i Vestfold, Johan Lepperød, holdt appell til de fremmøtte.

selve sikkerhetsstandarden. Det er gjennom vår egen oppførsel ved å respektere fartsgrensene og øvrige trafikkbestemmelser at vi gir vårt viktigste bidrag, understreket statsministeren.

Inne i Undrumsdal kirke ble det holdt en minnestund av Biskop Sugurd Osberg og Elisabeth Adreassen sto for den musikalske delen sammen med kirkekoret.

"Lys til ettertanke" er et samarbeidsprosjekt mellom kirken, Landsforeningen for trafikkskadde, Fylkets trafikk-sikkerhetsutvalg og Trygg Trafikk. Arrangementet gjennomføres i nært samarbeide med politiet, Befalsskolen for marinen og Røde Kors.



Mens dødstallene på norske veger økte på landsbasis i fjor gikk tallene litt ned i Buskerud, Vestfold og Telemark.

## DØDS-tallene på veg ned

Buskerud hadde 24 trafikkdrepte i år 2000 mot 25 i 1999, Vestfold hadde 20 trafikkdrepte i fjor mot 23 året før, mens tallene for Telemark var 15 i fjor og 17 året før. Elleve av totalt 59 trafikkdrepte i våre tre fylker i 2000 skjedde på E 18, åtte i Vestfold og tre i Telemark. E 18 gjennom Buskerud (Lier og Drammen) er ikke ulykkesveg på samme måte som i våre to nabofylker.

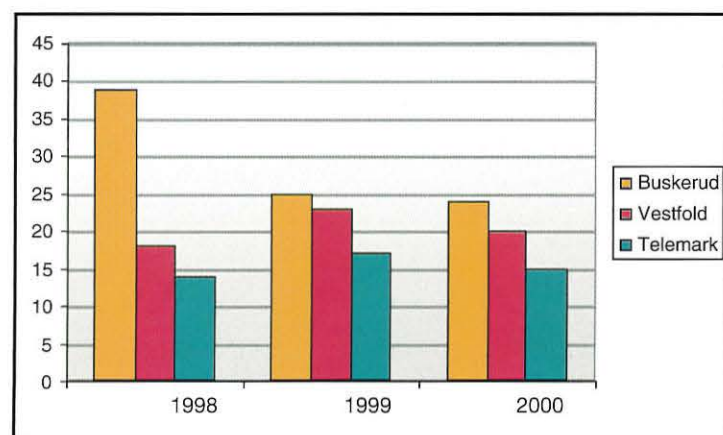
De største ulykkesvegene i Buskerud, Telemark og Vestfold målt etter antall trafikkdrepte i 2000 var følgende:

Buskerud: E 16 (3), Rv 7 (3), Rv 40 (3)

Vestfold: E 18 (8), Rv 312 (2)

Telemark: Rv 36(4), E 134(2), E 18(2)

Den desidert alvorligste enkeltulykken i våre tre fylker i 2000 var kollisjonen mellom en maxitaxi og et vogntog på E 16 ved Sundvollen i Hole, der hele tre mennesker omkom. Og selv om Buskerud var regional "versting" i antall trafikkdrepte også i fjor, kom ikke Buskerud på landstoppen over flest trafikkdrepte i fjor, slik som tilfellet dessverre var de to foregående årene.



Antall trafikkdrepte i våre tre fylker de tre siste årene.

## "Drammen har selv ansvar"

*Drammen kommune har selv et stort med-ansvar for de problemer Vegpakken nå er oppe i både med hensyn til økonomi og fremdrift.*

*Det sier Aps stortingspolitiker og medlem av samferdselskomiteen i 10 år, Ola Røtvei.*



Samferdselspolitiker på Stortinget, Ola Røtvei (Ap).

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

Røtvei er kanskje den stortingspolitiker som kjenner vegpakkens historie og forhistorie aller best. Og selv om det sitter en partikollega i ordførerstolen i Drammen er han klinkende klar i sin dom: - Drammen har selv bidratt til forsinket fremdrift og økte kostnader i vegpakken. Det spesielle og fortvilte med Drammens håndtering av vegpakken er de stadig nye innspill og endrede planer til hver budsjettbehandling. Dessuten har Drammen ofte heller ikke opptrådt samstemmig med sine lokale medspillere ved vegkontoret og fylkeskommunen, sier Røtvei lettere oppgitt.

Røtvei understreker at problemene med Drammenspakken ikke er enestående.

Tilsvarende vegpakker både i Bergen, Trondheim og Oslo har også hatt sine problemer med økte kostnader, forsinket fremdrift og endrede planer. - Men den store forskjellen på de andre byenes vegpakker og Drammen er at det alltid har vært lokal enighet mellom vegkontor, kommune og fylkeskommune i de andre byene, mens Drammen for ofte har kjørt solo. - Det er håpløst å springe til Stortinget hver gang de vil ha mer penger eller nye prosjekter. Jeg håper Drammen nå står ved den omforente vegpakkeavtalen. Skulle det komme nye skjær i sjøen en gang til er jeg redd hele vegpakken kan ryke, sier Røtvei. Han legger heller ikke skjul på at Stortingets tålmodighet med Drammen i vegspørsmål nå er strukket så langt strikken tåler uten å ryke.

**Nedbøren høsten 2000 påførte vegene i våre tre fylker store skader. En mengde større og mindre ras måtte utbedres og mye ansvar hvilte på Vegvesenets skuldre i forhold til trafikkavvikling og trafikantenes sikkerhet.**

## VESTFOLD

I Vestfold var det fylkesvegene som ble hardest rammet. - De er svakest bygd og tåler derfor mindre, sier distriktsleder Harald Ouff i Tønsberg trafikkdistrikt. 14 skadesteder ble registrert på fylkesvegene og utbedringene er beregnet til ca 5,5 mill. kroner. I tillegg blir det mye arbeid med oppretting av rekkverk o.l.

E18 hadde steinras og sprekkdannelser nord for Holmestrand. En stund var det kritisk både for veg og jernbane, men en ny steinfylling på utsiden fikk vannet bort fra leira.

-I slike prekære situasjoner, med viktige veger stengt, ser vi fordelen med en egen produksjonsenhet som kan omdisponeeres for å få åpnet vegene igjen raskest mulig, sier Ouff.

### Ras i Lågendalen

Riksveg 40 i Lågendalen ble stengt for all trafikk lørdag 25. november. Ved Rimstad, mellom Kvelde og Hvarnes, hadde det ene kjørefeltet rast ut. Riksveg 40 er vegforbindelsen mellom Larvik og Kongsberg og omkjøringsveg for tunge kjøretøy ble så langt som via Tønsberg og Bispevegen. Massene i den gamle vegfyllingen ble skiftet ut med 6.000 kubikkmeter sprengstein. Produksjonsavdelingen gjennomførte oppgaven i samarbeid med innleide entreprenører og maskineiere. Vegen ble gjenåpnet etter 2 uker. Utgiftene i forbindelse med raset ble i overkant av 2 mill. kr, forteller Lasse Sondbo i utbyggingsavdelingen.



I Berger måtte dammen på innsiden av rasstedet tappes ned for å sikre maskiner og mannskap.

### Ras i Svelvik

Lørdag 18. november raste fylkesveg 991 i Berger ut. Stedet ligger like syd for Svelvik og 2/3 av kjørebanelen raste ut over en strekning på 30 m. Omfanget av raset var mer dramatisk enn bare det at kjørebanelen gled ut, sier Gunnar Hasle i utbyggingsavdelingen. Det spesielle var at vegen der den sto igjen var truet av en oppdemmet dam på den ene siden og et juv 45 meter lavere på den andre siden. I alt var det ca. 2 - 3.000 kubikkmeter masse som raste.

Det lå en spesiell utfordring i å få jobben utført på en sikker måte for vegarbeidere og maskinførere. Oppgaven ble løst ved at vannstanden i dammen ble senket ved å åpne på demningen. En fikk så gravd seg ned til fast fjell på den nedre siden av raset og bygget opp igjen med sprengsteinfylling. Det var produksjon som løste oppgaven. Driftsleder Odd Tandberg ledet jobben og det var Arne Rekstad som formann som tok seg av oppgavene ute på rasstedet. Vegen var stengt i akkurat 1 måned og kostnadene ble på ca. 800.000 kr, forteller Hasle.

## TELE



Fylkesveg 39 i Skien. Midt i november gikk vannet over flyte opp til overflata. Da hadde den allerede vært ste og fotgjengere, som ble montert midt i januar. Ny kjø (Foto: Erik Hagen).

TEKST: MARIT HÅVERSTAD

### Både flom og ras ødela vegene

Langs riksveger var det ved årsskiftet registrert skader på 16 steder, mens tilsvarende for fylkesveg var 12. Skadeomfanget varierte fra oppsprekking i vegbanen til større og mindre tilfeller av det menigmann vil kalle ras: overflate-



En av de første skadene som oppsto, var raset på fylkesveg 206 i Bamble. Vegen ble stengt for all trafikk før situasjonen var blitt så ille som bildet viser. Her skal vegtraseen legges inn på fast grunn til venstre for eiketreet, et prosjekt til 2 mill. kr, som også inkluderer tiltak for å berge eika. (Foto: Bjørn Kristoffer Dolva)

## ARK



an oppdaget at trebrua var i ferd med å løsne og  
ds tid. Her den midlertidige Baileybrua for sykklist  
500 000 kr vil bli påbegynt når vinteren er over.

erosjon, utglidning, utvasking og større utrasinger.

En del reparasjons- og utbedringstiltak ble satt i verk umiddelbart, men noen steder er skadene så omfattende at det kreves større reparasjoner. De fleste og mest alvorlige skadene er registrert i nedre deler av fylket.

I alt er det anslått at høstflommen 2000 vil påføre Vegvesenet ekstrakostnader på 15 mill. kr i Telemark, noenlunde likt fordelt på riksveger og fylkesveger. På riksvegsida gikk det hardest ut over Rv 36 på Bøle i Skien, der reparasjonen er anslått til 1 mill. kr. Noe tilsvarende vil det koste å utbedre skadene på Rv 353 i Bamble. På en strekning utenfor Skien stod riksveg 32 under vann noen uker i november og ble stengt for all trafikk. Skadeomfanget her vil ikke være kjent før etter vårløsningen. Trolig er det ikke bare riksvegen som har skader, men også omkjøringsvegene (kommunale vegger og fylkesveger i området), som i en periode måtte tåle både tettere og tyngre trafikk enn de var bygd for.

Av fylkesvegene var det Fv 206 i Bamble det gikk verst ut over, men også et parti av Fv 44, Valebøvegen, vil kreve tiltak for ca. 1 mill. kr.

## BUSKERUD

### 17 millioner kroner regnet bort

I løpet av regnhøsten 2000 ble det gjort skader for nærmere 17 millioner kroner på riks- og fylkesvegene i Buskerud, med enkeltkostnader på alt fra 10 000 kr til 500 000 kr.

At vi snakker om ekstreme forhold er de godt over 80 registrerte skadestedene bare i Øvre Buskerud trafikkdistrikt et bevis på. De største skadene kom på Rv 7 i Hallingdal. Rundt 2,25 millioner kroner er prisen på istandsetting av sju steder, og bare i Krødsherad kommune ved Hamremoen, Gren og Bjertnes ble det gjort skader for 1,3 millioner kroner. Fv 203 i Flå ble påført skader for om lag 1 million kroner, og ved Skinnes på Fv 81 i Kongsberg ble kostnadene 400 000kr.

- Arbeidet som ble utført i forbindelse med større og mindre ras i høst kostet oss nærmere sju millioner kroner, og vi regner med at arbeid for om lag ti millioner kroner gjenstår, sier leder av vegseksjonen, Liv Inger Duaas. Mye arbeid lot seg ikke gjennomføre før vinteren kom fordi været var for dårlig, og mann-



Geotekniker Cato Solberg ved Bjertnes i Krødsherad. En underjordisk elv vasket bort masser i grunnen – noe som medførte betydelige nedsynkninger på jorden i bakgrunnen og på Rv 7.



En veg i ferd med å miste "fotfestet".

skaper og maskiner måtte brukes til de mest kritiske tilfellene etter hvert som stadig nye problemer dukket opp.

### Ikke nok penger i 2001

- Nå må vi vente til våren før vi kan ta fatt på arbeidet igjen, når telen er gått og grunnen forhåpentligvis er mindre våt. Det vi ser er at vi ikke får utført alt som gjenstår innenfor årets budsjetter. Trolig får vi ikke gjort mer enn halvparten, resten må vente til 2002, sier Liv Inger Duaas.

### Underjordisk elv

Rasproblemene i høst har hovedsakelig vært utglidninger eller undervasking. Det mest ekstreme tilfellet av undervasking skjedde ved Bjertnes på Rv 7. Under riksvegen hadde det utviklet seg en underjordisk elv, og store mengder masser ble vasket ut i Krødsherad hundre meter lenger nede. Den ene kjørebane ble stengt, og trafikken ble lysregulert i rundt fire uker.

Faggruppeleder Ole Johan Benth i Øvre Buskerud trafikkdistrikt opplyser at som en foreløpig løsning ble dumpene i vegen jevnet ut med asfalt. Nå er det telen som har taket på situasjonen, men i mars skal man skifte ut massene under vegen med stein.

# Et veganlegg kan inneholde så mangt...

*Det er ikke mange som tenker på at når en ny veg bygges og en tunnel graves ut, så finnes det et enormt utvalg nydelige naturskatter i fjellet. I linja der nye E 18 bygges er det funnet og tatt vare på mange forskjellige mineraler.*



sempel funnet mange fine kvartskrystaller (bergkrystall) i slike druserom.

## Verdifulle tunnelfunn

I sydenden av Hanekleiv-tunnelen, ved Kjeksrød i Holmestrand, er det funnet flere krystaller av septerametyst. Den største enkeltkrystallen er 15 cm høy og åtte cm bred. Krystallen sies å være i særklasse den største som er funnet i denne forekomsten. Stuåsentunnelen går hovedsakelig gjennom rombeporfyr og er 1 100 m lang og var meget druserik. Hovedmineral i drusene var kalsitt og variasjonen i krystallformer var meget stor.

Bergartene har en god kvalitet og de som er tatt vare på i steinsamlingen på Barstad er omhyggelig renset for at de skal komme til sin rett.

I bladet STEIN er det to omfattende artikler om mineralfunnet i traseen for E 18 i nordre Vestfold og Drammensområdet.

TEKST: JORUN SÆTRE

Trond Bergstrøm og Mette Bergan fra Vegvesenet i Vestfold har en helt spesiell interesse for dette og mange av de vakre steinene kan ses på en utstilling på Barstad prosjektkontor. Det er siden utgravingene av nye E 18 i nordre Vestfold startet i 1994/95, gjort en rekke mineralfunn i tunnelene i linja. Vegen bygges innenfor det geologiske området Oslofeltet, som er et geografisk område på ca.

100.000 kvm. Bergartene i området er yngre enn de omkringliggende prekambriske bergartene.

## Rombeporfyr

- I Vestfold langs E 18 er det bergartene rombeporfyr, syenitt og basalt fra Perm, og sandstein fra Silur som dominerer, forteller Arvid Veseth på Utbyggingsavdelingen. Hele området har forkastninger og intrusjoner som stammer fra Permtiden. Langs lagrensene mellom de forskjel-

lige bergartene dannes ofte flotte mineraler, de fleste over lang tid ut fra grunnvannet som sirkulerer i bergmassene. Det er for eksempel funnet mange krystaller på lagrensene mellom rombeporfyren og kvartsitten nord for Hanekleiva i Sande. I rombeporfyren, som opprinnelig er dannet av smeltet lava, er det ofte hulrom, og på veggene i disse hulrommene kan det bygge seg opp fine krystaller, i såkalte druserom. I Holmestrand har vi for ek-

# Mangeårig hodepine

*"Frednes bru i Porsgrunn er stengt for all vegtrafikk på grunn av driftsproblemer". Denne meldingen har Statens vegvesen måttet gå ut med gjentatte ganger siden 1995.*



Falsk idyll på vestbredden? Nattestemningen ved Porsgrunnselva bærer ingen bud om at brua i bakgrunnen er smertensbarnet til Statens vegvesen Telemark.

TEKST: MARIT HÅVERSTAD  
FOTO: BIRGER AASE

## skal kureres

"Driftsproblemene" har i hovedsak bestått i vanskeligheter med åpning og lukking av bruklaffene. Men nå skal problemene fjernes en gang for alle. Da Frednes bru på Rv 354 gjennom Porsgrunn ble åpnet i 1995, var det ingen som forestilte seg at brua skulle påføre Statens vegvesen både hodepine og ekstrautgifter, eller at den skulle bli et stadig irritasjonsmoment for vegtrafikanter.

Frednes bru er en del av hovedvegnettet i Grenland. Før 1995 var Porsgrunn bru den eneste vegforbindelsen fra øst til vest i Porsgrunn, og den gamle klaffebra hadde stort behov for avlastning. Skipstrafikken opp og ned elva er stor, og en ny vegforbindelse måtte ta hensyn til

dette. Både høybru og senketunnel ble vurdert, men etter en lang prosess med idekonkurranse og arkitektkonkurranse valgte man å satse på klaffebra nr. 2.

Mens klaffene på Porsgrunnsbrua heves og senkes mekanisk, valgte man et hydraulisk system for Frednesbrua. Slike brusystemer har man liten erfaring med i Norge, og da driftsproblemene dukket opp etter kort tid, var det vanskelig å finne årsaken. Feil ble utbedret i tråd med de kunnskaper som forelå, og så håpet man det beste. Til neste feil oppsto.

En del av årsaken kan være at utformingen av brua (en slak S-form) gjør vektfordelingen skjev, og at dette vir-

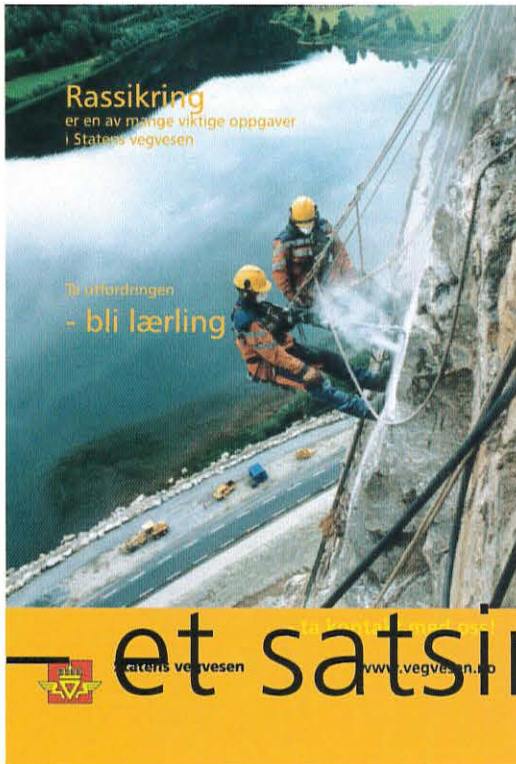
ker inn på heve- og senkeoperasjonen. Kraftigere hydraulikk vil kunne fjerne dette problemet.

En rekke ulike medisiner har vært ordinert uten at pasienten er blitt friskmeldt. Tre ganger i sitt korte liv har brua vært stengt for større ombygginger, i tillegg til en rekke kortvarige driftsstopp. Så denne gangen skal det ikke medisineres, men opereres. På investeringsbudsjettet for 2000 var det satt av 25 millioner kroner til full ombygging av brua. Prosjekteringsarbeidet har vært komplisert og har tatt mye tid og ressurser, så selve ombyggingen ble utsatt til i år.

Fra rett over påske og fram til

langt ut på sommeren vil Frednes bru framstå uten klaffer. De skal fjernes mens hovedoperasjonen, stål- og betongarbeidene, foregår. Oppdraget er gitt til Selmer, som også skal koordinere arbeidene med hydraulikksystem og elektronikk. I alt regner man med at ombyggingsarbeidene vil komme opp i over 30 millioner kroner.

Ingen vil gi noe bindende løfte om når brua igjen kan tas i bruk av vegtrafikanter. Når ombyggingen er ferdig, sannsynligvis rundt fellesferiestart, vil det gå med uker til testing av alle funksjoner. Først når testene viser at alt fungerer betryggende, kan brua igjen tas i bruk.



*Bygg- og anleggsbransjen skriker etter fagutdannet arbeidskraft. Ungdommen søker seg bort fra tradisjonelle yrkesfag, og flere yrkesgrupper opplever akutt rekrutteringskrise. I Statens vegvesen er rekruttering et av fokusområdene i 2001.*

# Rekruttering et satsingsområde i 2001

TEKST: BENTE TOVIK  
ILL: JORUNN EBBESTAD BRUN

Vi er midt i en omstillingsprosess med mulig nedbemanning på 1 000–1 500 tilsatte. Og vegdirektøren advarer mot nyrekruttering. Hvordan henger dette sammen? - Selv om vi er inne i en omfattende prosess, må vi opprettholde kompetansen, slik at vi kan utføre jobben vår, sier personaldirektør Tore Auberg.

- Men vi må også trappe ned der vi skal, og ikke pådra oss unødvendige utgifter. Ledige lederstillinger bør utlyses som midlertidige. Det er ledelse og administrasjon som i første omgang skal effektiviseres. Behovet for å opprettholde fagkompetanse er stort, og rekruttering vil fortsatt være i fokus, sier han.

## Synlig og attraktiv

Sentral arbeidsgruppe for rekruttering av lærlinger,

SARL, mener fremtidig rekruttering blir en stor utfordring. - Å styrke Statens vegvesens omdømme, slik at etaten framstår som en attraktiv arbeidsgiver, blir enormt viktig. Vi må jobbe målbevisst og langsiktig på flere områder for å bli en synlig og attraktiv etat, mener SARL.

Arbeidsgruppen skal etter pålegg fra produksjonsdirektøren videreføre det lærlingearbeidet som VEGROK tidligere tok seg av. Hovedmålet er å sikre at Statens vegvesen har kompetente medarbeidere til framtidige oppgaver. - Rekrutteringsarbeidet må fortsette med uforminsket styrke, uttaler Bjørn Erik Selnes. Vi har veldig høy gjennomsnittsalder på alle fagområder, og det er tvingende nødvendig med nytt blod for å opprettholde kompetansen, sier han.

## Profilering

Profileringstiltak mot unge

for å skape større interesse for etaten, er viktig. Aktivitetsdager for ungdom, skolebesøk på anlegg, yrkesmesser, internettsider, informasjonsvideo, brosjyrer, redaksjonelt stoff og annonsering i ungdomsblader er blant tiltakene. Sommerleir i Vegvesenregi og tv-serie i Vegvesenmiljø utredes også.

I region sør har fylkeskontaktene deltatt aktivt på yrkesmesser og skolebesøk før søkefristen til videregående skole i mars. - Vi inviterer også klasser fra grunnkurs i byggfag på anleggsbesøk for å informere om etaten. Elevene får prøvekjøre store maskiner og se anleggsdrift i praksis. Målet er å motivere ungdom til å velge våre fag når de begynner i 2. klasse, forteller regionkontakt i sør, Kåre Holtung. - En annen utfordring er å ta vare på lærlinger i Anlegg sør, med flytting over fylkesgrensene osv, noe som vil bli diskutert på

regionskonferansen for lærlingekontaktene i mars, med sjef for anleggsstyrken, Jan Kårstein Olsen.

## Kompetansekapital

Om ti år har Norge 100 000 færre mennesker mellom 20-30 år og 100 000 flere over 50 år. Da blir kampen om framtidens kompetansekapital meget reell. Dagens rekruttering av dyktige fagarbeidere, ingeniører og sivilingeniører blir en viktig suksessfaktor i konkurransen om framtidens oppdrag. - Bransjen trenger vel 500 lærlinger i året, mens det utdannes rundt 100, forteller Olav Beier fra SARL. - Etatens mål er at antall lærlinger skal utgjøre 5% av arbeidere/ formenn i utedrifta, det vil si totalt 200 lærlinger. Altså må vi rekruttere rundt 100 lærlinger årlig, noe som er nesten umulig i dagens marked, sier Beier. I år har etaten 160 lærlinger totalt, inkludert kontorlærlinger.



# Hvor havner vi?

*Det er usikkerhet blant tilsatte i etaten. Hvor havner vi i Buskerud, Vestfold og Telemark når 19 vegkontor om noen år kan bli ti eller syv?*

*Endringene ser ut til å bli omfattende.*

*Men hvor store blir regionene?*

*Får vi svaret før sommerferien?*

TEKST: JORUN SÆTRE OG INGER LISE SAGMO

- Vi står foran omfattende endringer, sier vegsjef Johan Lepperød til Gatelangs, mye mer drastiske enn i 1995. Han medgir bekymring for at de enkelte fylkene ikke har kontroll med prosessen, at den

politiske prosessen er mer uforutsigbar. Oppgavefordelingsutvalgets melding kommer i mars, der Vegvesenet selv foreslår vesentlig færre vegkontor.

## Effektiv oppgaveløsning

Hovedbildet avtegnes; ett statlig, landsdekkende Vegvesen. Inndelingen er mer usikker. Vegdirektøren har foreslått seks til syv regioner. Færre vegkontor betyr ikke at Vegvesenet vil forsvinne fra distriktene. Vegsjef Johan Lepperød er redd for at forskjellige forslag til nye regioner kan bli "sperrer" for vår tenking. Effektiv oppgaveløsning av samfunnets behov er det viktigste. - Vi må være aktive i den hurtige prosessen som nå pågår, sier Lepperød. Samtidig er det viktig med en god dialog med tilsatte, som i disse dager viser et sterkt engasjement. Et sterkt Vegvesen kan påvirke og være med å

styre prosessen. Her spiller ledelse og tillitsvalgte en viktig rolle for å få til god informasjon.

Lepperød tror på en prosess med skikkelig faglig begrunnelse når forslaget til regioninndeling foreligger. - Vi samarbeider godt over fylkesgrensene allerede. Mange fylker har tatt initiativ til et slikt samarbeid, blant annet Vestfold. En felles internavis med Buskerud og Telemark kan nevnes, oppmerking, planlegging, vedlikeholdsavtale og byggherrekompetanse. Region Sør har regionsamarbeid på flere områder. Anlegg Sør er et godt eksempel på det, der Vestfold har administrasjonansvaret.

## Vestfold omorganiserer

Vegvesenet i Vestfold har siste halvår omorganisert for å dekke kravene fra Vegdirektoratet til reduserte administrasjonsutgifter. Avdelingene har fått ny struktur. Adm.avdelingen ble 1/1 2001 redusert fra seks til tre seksjoner. Vegsjefens stab er lagt ned. Det er etablert felles stab for vegsjef og administrasjonssjef. Vegkontorets sekretærtjeneste er avviklet. Trafikkavdelingen har redusert bemanningen ved ikke å erstatte personer som har gått av for aldersgrensen. Seksjonene er redusert fra tre til to. Et kontor i Holmestrand er lagt ned og vaktrommet på Ås vegstasjon er avviklet. MC-prøver og kontroller av tunge kjøretøy er sentralisert.

Produksjonsavdelingen har i fase to redusert antall sekretærer både på seksjoner og i stab. I tillegg er staben redusert med 1,5 årsverk på teknisk side. Flere organisasjonsendringer er gjennomført, blant annet overføring av tilsatte på E 18 til Anlegg Sør. Utbyggingsavdelingen har gjennomført en rekke bemanningsmessige tiltak for å etterkomme kravene. Antall seksjoner er redusert fra fire til tre ved at laboratorieseksjonen er lagt ned.

## Ny lederstruktur for to avdelinger i Buskerud

Årsskiftet 2000/2001 var én av mange milepæler i EO-arbeidet i Buskerud. Produksjonsavdelingen og utbyggingsavdelingen iverksatte ny organisering

Produksjonsavdelingen slo formelt sammen sine fire produksjonsområdet til ett, og til sommeren skal produksjonsavdelingen samle sin ledelse og administrasjon i nyoppsatt brakkerigg på Solbergmoen i Nedre Eiker.

På utbyggingsavdelingen er antallet seksjonsledere redusert fra fem til fire. Tidligere eiendomsseksjonen og laboratorieseksjonen er slått sammen med faggruppe landskap og miljø til en nye seksjon: Miljø og kvalitet. En annen endring er av antall prosjektledere for prosjekter i planfasen betydelig redusert, og at avdelingen orienterer seg mot større grad av teamarbeid.

Trafikkavdelingen endret deler av sin organisasjon allerede i mars i fjor. Da ble antall trafikkdistrikt redusert fra fire til to, og antallet seksjoner på vegkontoret ble redusert fra fire til tre. Administrasjonsavdelingen og vegsjefens stab er foreløpig organisert slik de har vært siden 1995.



*Noen opplever at det er fint at så mye informasjon er blitt tilgjengelig, mens andre opplever at det er vanskelig å forholde seg til all informasjonen og finne fram. Andelen som opplever at det er problematisk å bruke og finne fram på Vegveven er så stor at det er behov for å sette inn tiltak både med informasjon, forenkling og forbedring.*

# med forbedringspotensial

TEKST: INGER LISE SAGMO

Det er hovedkonklusjonen i en todelt intranettevaluering Vestfold har utført, der selve Vegvevløsningen og intern informasjon til "pc-løse" var tema. Konklusjon på sistnevnte tema er klar: "På dette feltet gjør vi ikke god nok jobb. De uten pc-tilgang får ikke nok informasjon. Det er for tilfeldig hvilken informasjon den enkelte får." - Vi må gjøre en innsats her og finne metoder som sikrer at informasjonen når alle, sier informasjonskonsulent og leder av lokal Vegvevgruppe, Jorun Sætre.

**Daglig bruk på 34 prosent**  
Nesten 90 prosent av de som svarte på Vegvevundersøkelser bruker Vegveven ukentlig, mens 34 prosent bruker den

daglig. Halvparten mener de nå er bedre informert når det gjelder nyheter. Hele 37 prosent opplever at de bruker mer tid på å finne fram til informasjon enn før, mens 29 prosent mener de bruker mindre tid. Om Vegveven har bidratt til effektiviseringsgevinster mener Jorun Sætre det er litt for tidlig å si noe om. - Nå skal vi gjennomføre en del forbedringstiltak. Vi skal blant annet gå gjennom menyen og se hvordan den kan forenkles. Vi må også bli flinkere til å oppdatere informasjon som ligger ute, sier Jorun Sætre.

### Flere verktøytjenester

Buskerud har ikke evaluert lokal løsning, men brukertallene er gode. - Nyhetene på forsiden har nok vært den viktigste funksjonen hittil, siden den har synliggjort

dynamikken i intranettløsninger, sier leder av Vegvevengruppen både i Buskerud på etatsnivå, Arild Marthinussen. - Det vi må fokusere på nå er verktøybiten. Sentralt arbeides det med elektroniske skjemaer for reiseregninger og variable lønnstillegg. Lokalt har vi nettopp tatt i bruk enkle skjema for diverse bestillinger, for eksempel mobiltelefon, visittkort og andre rekvisita, forteller han. - Det vi generelt må bli mer bevisste på er hvor informasjonen kommer fra - og at vi bør operere med færrest mulig kilder, sier han. - I Buskerud oppdaterer vi for eksempel de tilsattes telefonnumre tre steder: I vår interne telefonliste i papirform, i et excel-ark som brukes som kilde for opplysninger i Outlook og i sentralbordets fraværssystem. Det vi nå skal

gjøre er å hente telefondata fra fraværssystemet og levere disse til Outlook og Tilsatteoversikten på Vegveven slik at vi får én kilde mindre å forholde oss til, forklarer Arild Marthinussen.

### Delvis uklart i Telemark

Heller ikke Telemark har evaluert lokal løsning. Statistikk viser at rundt halvparten av pc-brukerne i fylket var innom Vegveven daglig i januar, og i løpet av hele måneden var de fleste innom. Pr. i dag er organisasjonen omkring Vegveven i Telemark noe uklart, men administrator og seksjonsleder for felles-tjenestene, Maisen Snelvedt, forteller at det nå pågår en diskusjon om hvordan de skal gå videre.

# Sagnomsust



## vegminne

TEKST: MARIT HÅVERSTAD  
FOTO: ERLEND SMEDSHAUG

Ikke sjelden har dramatiske hendelser gitt opphav til stedsnavn. Maristien nær Rjukan i Telemark er et eksempel på dette. Sagnet sier at her kastet den vakre Mari seg ut i fossen etter at kjæresten hennes hadde omkommet på samme måte.

Maristien er ett av Telemarks "ti på topp"-forslag i forbindelse med Nasjonal verneplan.

Verneobjektet er en ca. 350 meter lang vegstrekning, som gav 1890-åras vegbyggere rikelig med utfordringer, nemlig å lage kjøreveg av en gangveg på ei hylle midt i ei loddrett fjellsida. Lokal arbeidskraft måtte melde pass, og eksperter utenfra fikk utføre jobben. Arbeidet med å sprengte vegen inn i fjellsida tok omtrent fem år.

Det var en betydelig turisttrafikk i disse traktene for 100 år siden, og det første anlegget til Den norske turistforening lå rett ved denne vegen: Grunnmurene av Krokan turisthytte er fortsatt synlige.

Også i dag brukes Maristien mye av turister. Herfra har de storslått utsikt ned til Rjukanfossen, og rett over dalen til Industriarbeidermuseet, som holder til i den særpregede bygningen til gamle Vemork kraftstasjon.



Bas Johannes Brenden t.v.

TEKST: OSKAR GJESTEMOEN  
FOTO: VEGVESENETS BILDESAMLING

I 1897 reiste en sprek 22-årig trønder til Drammensdistriktet og begynte som vegarbeider. Johannes Brenden: født 19. april 1875 i Oppdal. De første syv årene arbeidet han i nedre Buskerud, men i

# 50 år i Vegvesenets tjeneste

1904 kom han til Hallingdal hvor han møtte sin kone fra Flå. De slo seg ned i Stavn. Han ble vegformann og jobbet i mange år sammen med "Brendelaget" i alle kommunene i dalen. De siste 27 somrene var han fast stasjonert på Haugastøl. Han ble godt likt av kollegene og fikk meget gode skussmål i brevet fra Vegvesenet da han sluttet i 1947. Daværende vegsjef Ottar Lorentsen skrev følgende om han: "I det De nå slutter Deres faste arbeid i Vegvesenet, vil jeg få uttale Vegvesenets takk til Dem for det enestående dyktige og trofaste arbeide De har utført for Vegvesenet."

# Føyenland bru



Bjelkebru som tidligere var del av fylkesvegen fra Tønsberg til Nøtterøy. Da vegen ble lagt om i 1976 ble brua del av en gang- og sykkelveg. Brua er 56 meter lang og 5,5 meter bred. Brua består av valsede bjelker i stål og seks trepilarer i fagverk. Største spennvidde er åtte meter. To landkar er av betong. Fra brua kan man i nord se innseilingen til Tønsberg og mot sør Eknesbrua som stod ferdig i 1976. Føyenland bru ble antagelig bygget i perioden 1922-27. På gamle kart kalles brua Øhre bru. Gjennom lokalpressen de siste årene har det kommet fram stor lokal interesse for å bevare brua. Lokalbefolkningen mener brua forfaller og at vedlikehold derfor er påkrevet.

*personalstoff***Ny verneleder**

Anita Hellum Persvik tiltrådte ved nyttår som verneleder i Statens vegvesen Buskerud.

Arvid Løver har vært konstituert som verneleder siden Albert Skarstad fra-trådte stillingen i februar i fjor. Vår nye verneleder kommer fra en jobb som HMS-ingeniør på produksjon.

**Kråkeprisen til Ole Johan Benth**

Kråkeprisen ble første gang delt ut i 1995, og formålet er at den skal bidra til å øke forståelsen for hvor nyttig og viktig informasjon og kommunikasjon er for en offentlig etat som oss.

Juryens begrunnelse tydet på at det var en verdig vinner: "Han framfører sitt (vårt) budskap på en klar og folkelig måte. Han tar selv initiativ til å informere. Hans holdning til informasjon har bidratt til at etaten av media oppfattes som en svært åpen og tilgjengelig etat – et eksempel til etterfølgelse." Spesielt ble det pekt på hans innsats i forbindelse med de problematiske vær- og vegforholdene sist høst, raset på Rv 7 i Hallingdal i 1999, hans nøkkelperson-funksjon i forbindelse med påsketraffikkav-

**Bente Tovik, ny på Info**

Hun er tilsatt i et toårig engasjement og vil bli en av mange bidragsyttere til Gatelangs. Mesteparten av tiden skal hun jobbe med Vegpakke Drammen - og prosjektene som er i byggefase.

Siden sommeren 1998 har hun jobbet ved informasjonskontoret i Vegdirektoratet. Tidligere har hun jobbet som journalist.



Ole Johan Benth fikk tildelt Kråkeprisen av vegsjef Eva Solvi i januar.

vikling gjennom over tretti år, samt bidrag til planlegging og informasjon omkring trafikkavviklingen under store arrangement i Vikersundbakken.

*oppmerksomhet*

Ønsker å takke alle, og spesielt i Hallingdal, for oppmerksomheten ved min åremålsdag 7. 1. 2001! Hilsen Knut Stavn

Tusen takk for oppmerksomheten til min 50-års dag! Hilsen Wenche Toivonen

Takk for oppmerksomheten på min 50-års dag! Aksel Saglien

Takk for oppmerksomheten på min 60-års dag! Hilsen Kåre Leif Bergan

**25 år i Statens vegvesen**

Odd Magne Rognerud, 2. januar 2001.

Odd Grette, 16. februar 2001.

Roar Halbjørhus, 8. mars 2001.

Karin Iversen, 15. mars 2001.

Helge Thorsby, 29. mars 2001.

**50 år**

Ingrid Jonassen, 15. januar 2001.

Karin Iversen, 17. mars 2001.

Knut Stavn, 7. januar 2001.

**60 år**

Kjell Nygård, 13. januar 2001.

Solbjørg Lien, 27. januar 2001.

Kåre Leif Bergan, 9. februar 2001.

Wilhelm Foslien, 14. februar 2001.

Marit Tandberg, 5. mars 2001.

**Pensjonerte**

Gerd Tove Nielsen, UTB. Serviceseksjon

Knut Valvatne, PROD. Verkstedprod.

**Nye medarbeidere**

Anita Hellum Persvik, Adm. HMS

Bente Tovik, Stab, INFO

Randi Finnes, Traf. Geodata

*personalstoff***Kloke koner fra Telemark**

Vi gratulerer tre damer fra Telemark, som gikk til topps på forslagsordningens premieliste i 2000. Det sentrale bedømmelsesutvalget, som nå (i effektivitetens navn?) har begynt å kalle seg Administrasjons- og Vurderingsutvalget, vurderte arkivplanen som årets beste forslag i Statens vegvesen. De kloke konene bak forslaget er Tove Fredriksen og Anne Marit Steinhaug fra vegkontoret og Ragnhild Dahl Larsen fra Skien trafikkstasjon.

Som belønning ble de tildelt årets Petter Smart-statuet, vedlagt en sjekk på 50 000 kroner, det høyeste premiebeløp som noensinne er tilfalt Telemark.

Begrunnelsen for toppllasseringen er at forslagsstillerne har utarbeidet et arkivsystem som er godkjent av riksarkivet,

*oppmerksomhet***Nye medarbeidere i 2000**

Audun Langelid, Seksj. for tekn. og miljø

Gunnar Kringlåk, Verksted, Skien vegst.

Marius Høgli Aas, IT-lærling

Kim Roger Storbukås, Maskinf. lærling

Evie Christiansen, IT-seksjonen

Hans Olav Tråer, Verksted, Skien vegst.

**Dødsfall 2000**

Mars: Birger Aase

August: Harald Kåsa

**Pensjonister i 2000**

Emil Gyøry, Sverre O. Røsvik,

Johannes Tjønne, Asbjørg Berge,

Svein Haserud, Arthur Reidar Lia,

Oddbjørn Mikalsen, Arnfinn Andersen,

Jens Nielsen, Åge T. Dahle,

Gunvald Lundgård, Kjell Reinholt,

Ole Karsten Silseth, Asbjørn Tefre,

Jørund Lien, Kaare O. Slåtta, Egil Feby,

Olav N. Hagen, Leif John Heftøy

## personalstoff



Vegsjef Bjørn Cato Hustvedt overreker premiesjekken til Tove og Anne Marit. Ragnhild kunne ikke delta, men vi har tatt henne med på bildet allikevel!

og som dessuten kan brukes som mal for tilsvarende planer både i og utenfor Vegvesenet. Arbeidet fra Telemark kan dermed komme til nytte for flere: Det er nemlig svært få etater og organisasjoner som har laget egne arkivplaner, til tross for et klart pålegg i arkivloven.

### 25 år i Statens vegvesen, 2000

Januar: Elin Helgesen  
 Januar: Ragnar Isaksen  
 Januar: Johan Toreskaas  
 Januar: Karin Bruseth Traaen  
 Mars: Odd Heggenes  
 Mai: Gerda-Lise Bommen  
 August: Morten Wenås  
 Oktober: Arne Rinde  
 Oktober: Arne Goberg

### 40 år i Statens vegvesen, 2000

Oktober: Svein Nilsen  
 Desember: Kåre Bjåland

### 50 år

27. mars: Arne Åsheim

### 60 år

19. februar: Kai Otto Ballestad  
 19. februar: Halvor A. Landsverk  
 7. mars: Arne Goberg

### Kvalitetsmarkering av verdens kvalitetsdag

Torsdag 9. november 2000 gikk den årlige markeringen av verdens kvalitetsdag i Vestfold av stabelen. I markeringen på vegkontoret var det foredrag ved organisasjonspsykolog Helge Brovold. Han viste seg å være en energisk plugg fra Trøndelag, som hadde forsamlingen i sin hule hånd. Han sammenlignet hjernen med en kompleks organisasjon – og var opptatt av at hjernen ikke har noen sjef... Hvis sikten og målene er til stede i hver bit – trengs ikke kontroll og styring, hevdet han. Brovold mente at den aller største faren en organisasjon kan utsettes for er likegyldige medarbeidere.

- Vi har jo fått hodet for å bruke det – og det er for kostbart utstyr til ikke å utnytte det, sa han og var kritisk til tunge, byråkratiske organisasjoner hvor saksbehandlerne kun forholder seg til kompliserte regelverk.

Foredraget var krydret med humoristiske eksempler hentet fra arbeid og privatliv, som det var enkelt å kjenne seg igjen i. Den feminine delen av forsamlingen satte for øvrig stor pris på å få bekreftet at kvinner har mange flere koblinger mellom høyre og venstre hjernehalvdel...



Det virket som om de framømte fra produksjonsavdelingen koste seg under markeringen av Verdens Kvalitetsdag.

### Produksjonsavdelingens markering

Produksjonsavdelingen holdt sitt arrangement i Statens Park. Kasper Nordmelan fra AF Spesialprosjekt fortalte om erfaringer fra kompliserte sprengningsarbeider på sensitivt anleggsområde (ved Kårstø i Rogaland). Deretter fortalte Geir Are Opgård fra Veidekke ASA om kvalitetssikring av betongjobber. Ove Jensen tok så en oppsummering av Kvalitetsforbedringsarbeidet.

Produksjonssjef Roar Gärtner avrundet dagen med å snakke om sannsynlige utviklingstrekk for Statens vegvesen og produksjonsavdelingen, spesielt med tanke på Oppgavefordelingsutvalget og Statskonsults utredning om Vegvesenet.

## oppmerksomhet

### 50 år

Magne Stenbrenden, 12.02  
 Jenny Hagen, 02.03  
 Carl-Erik Dahl, 18.03  
 Sigbjørn Gjerden, 05.04  
 Odd Eriksen, 14.04

### 60 år

Alfred Støland, 21.03

### 70 år

Irene Enerud, 01.01  
 Rolf Sommervik, 23.01

Petter Samuelson, 13.02

Rolf Mathisen, 20.02

Olav Thorsen, 15.03

### 75 år

Kåre Krokeborg, 10.01

Gunnar Nordkvelle, 20.02

### 80 år

Jørgen Gulbrandsen, 19.01

Takk for oppmerksomheten på min 75-års dag! Hilsen Kåre Krokeborg



Senioringeniør Hermann Haugen og produksjonsleder Hans Erik Rua ved Meheia turisthytte som nå skal rives.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

Meheia og turisthyttene ved idylliske Bråtavann ble et kjent utfartssted for skiturister på 50- og 60-tallet. Egne skitog helt fra Oslo gjorde Meheia til et populært turist-

mål i mange år. De siste tiårene har stedet vært mest benyttet til rasteplass for bilister.

Men turisthytta ligger også tett inntil europavegen med en usikker ut- og innkjøring. Dessuten ligger stedet ved en krapp og uoversiktlig sving. Derfor vil riving av turist-

Meheia Turisthytte ved E 134 midtveis mellom Kongsberg og Notodden er kjøpt av Statens vegvesen Buskerud for å rives. 1,15 millioner kroner var prisen for det kjente stoppestedet for vegfarende og skiturister fra 1950-tallet.

## Kjent utfartssted blir historie

hytta bli et viktig tiltak for økt trafikksikkerhet i området, sier senioringeniør Hermann Haugen i utbyggingsavdelingen ved Buskerud vegkontor.

Statens vegvesen Buskerud kjøpte Meheia Turisthytte med tilhørende campinghytter i vinter og har nå tilbudt hyttene revet på det åpne

markedet. – Vi forsøker det for å få gjort rivejobben billigst mulig, men vi har ingen tidsfrist på oss, så vi har litt tid. Det kan også bli aktuelt at vår egen produksjonsavdeling gjør jobben. Uansett vil saneringen av turisthyttene på Meheia gi et viktig bidrag til bedre trafikksikkerhet langs E 134 i området.

## Sykkelruteskilt



TEKST: INGER LISE SAGMO

I løpet av 2001 vil det bli satt opp sykkelruteskilt gjennom hele Lågendalen og Numedalen. Den skiltede sykkelruten i Vestfold mellom Larvik og grensen til Buskerud blir dermed videreført helt

opp til Geilo, og får status som nasjonal sykkelrute.

Sykkelruten Geilo – Larvik ble omtalt i forrige utgave av Gatelangs. Overingeniør ved trafikkavdelingen i Buskerud, Erling Rustad, kunne da ikke love noe om midler til skilting i 2001. Nå er det imidlertid klart at hele ruta blir skiltet i løpet av året. – Skilter til strekningen mellom fylkesgrensa og Kongsberg er allerede bestilt og skal settes opp til våren. Resten av ruten håper vi at vi også får skiltet i løpet av sommeren, forteller han.

Ruten vil hovedsakelig gå langs lite trafikkerte fylkesveger, kommunale veger og private veger. Bare unntaksvis vil sykkeltrafikken foregå på Rv 40.

## Nye sentralbord

TEKST OG FOTO: INGER LISE SAGMO

1. februar slo Statens vegvesen Vestfold sammen sentralbordvirksomhet i fylket. To uker senere fulgte Buskerud etter. Mens det i Vestfold kun dreier seg om en ren sammenslåing, er omleggingen i Buskerud litt mer omfattende. I tillegg til nytt telefonnummer får de som ringer mulighet til å taste seg direkte til trafikkstasjonenes svartjeneste.

Direkte innvalgsnummer både internt og ved eksterne anrop beholdes i begge fylker.

Fra 15. februar innførte Buskerud også én, felles postadresse. All postskal nå sendes til vegkontorets postadresse. Derfra blir den fordelt enten via arkiv- og saksbehandler-systemet Sveis eller ved daglige forsendelser.

Telefonnumrene som nå gjelder er:

Statens vegvesen Vestfold:  
33 37 17 00

Statens vegvesen Buskerud:  
815 48 000



Sentralbordet for hele Buskerud betjenes av Birgit Nilsen (foran), Hilde M. Aaby (t.v.), Hanne Stenshorne og Mette Amundsen (ikke til stede da bildet ble tatt).

# Hulvegprosjektet er avsluttet

TEKST: ANNE METTE STORVIK  
FOTO: ANNE METTE STORVIK OG ARVE KIRKEVOLD

1. desember 2000 ble Hulvegprosjektet i Vestfold formelt avsluttet. Terje Gansum har vært prosjektleder. Prosjektet munner ut i en avhandling/rapport, som det også er laget en populærvitenskapelig versjon av. Begge er fiks ferdige og levert trykkeriet. Antakelig blir de distribuert på vårparten.

Jeg er svært fornøyd med prosjektet og resultatene. Prosjektet har vært utviklende og gitt nye kunnskaper om våre tidligere ferdselsårer. Vi har

blant annet fått flere interessante dateringer – langt tilbake i tid, forteller en fornøyd Tom Skarre, initiativtaker til prosjektet.

## Plakatutstilling

Det er planlagt en plakatutstilling i Vegvesenets regi på Midgard Historiske senter med tema Hulveger. Prosjektleder Terje Gansum er sentral i denne plakatutstillingen. Her vil kunnskapen fra prosjektet bli formidlet til publikum.



Prosjektlederen har brukt mye tid ute i naturen under registreringene av Vestfolds hulveger.



Utgravingene av en hulveg på Roligheten i nærheten av Larvik.

TEKST: BENTE TOVIK  
FOTO: LARS GEIR MORTENSEN

Statens vegvesen deltok også i år på Europas største utdanningsmesse på Sjølyst med egen stand og felles stand med bygg- og anleggsbransjen. 32 000 besøkte messen tre dager i februar. Flertallet var søkende skoleungdom på jakt etter fremtidens yrke. Vi deltok med en flott utstilling, og både lærlinger og fylkeskontakter bidro aktivt med informasjon om etaten. Et trekkplaster var også vår konkurranse med snowboards som premier. Hele 900 svarte på konkurransen og fem heldige vinnere trekkes ut.

- Målet med messedeltagelsen er å profilere Vegvesenets mangfold og jobbmulighetene i vår etat, forteller Lars



# 23 grader minus

TEKST OG FOTO: HARALD FINNSJØ

På nye E18 er det nå flere kvinner som har begynt på anlegget, noe som vi menn setter stor pris på. En av disse kvinnene er utearbeidende. Hun er av den stille kalde typen, selv i 23 grader minus står hun ute uten å klage. Vi har flere ganger spurt om hun vil låne varmedress av oss, men hun svarer ikke.

# Jobb & Utdanning 2001



Anne Hov fra Vestfold vegkontor snakker med skoleelev.

Geir Mortensen fra personalavdelingen i Buskerud. Både Vestfold og Buskerud deltok på Vegvesenets stand i samarbeid med Vegdirektoratet og fylkene rundt Oslofjorden. Mortensen sier det ikke er så lett å nå fram til ungdom som ikke allerede har bestemt seg. - Vi må bli flinkere til å treffe

dem som ennå ikke vet hva de vil. Mange har forutbestemte meninger om Vegvesenet, og vil for eksempel "ikke bli skitne". Her har vi muligheten til å informere, og da må vi ha et opplegg som tiltrekker oppmerksomhet, mener han.

# Østrogenmangel i ledelsen



TEKST: ANNE METTE STORVIK

Vesenet vårt har stor overvekt av grønnende menn. Høsten 2000 hadde vi for eksempel (i følge Hordalands bedriftsblad) på landsbasis bare 14% kvinnelige seksjonsledere – mot et mål på 22%.

I Vestfold hadde vi riktignok ingen kvinner i toppledelsen, men vi hadde faktisk tre kvinner på seksjonsledernivå – av 19. Det var 16 %.

Men så kom omorganiseringen... Alle de tre kvinnelige seksjonslederne befant seg i administrasjonsavdelingen. Her ble seks seksjoner slått sammen til tre. Det viste seg at få var interessert i lederjobben på en av de nye stor-seksjonene. Den ene kvinnelige lederen syntes enheten ble for stor og sammensatt. Den andre var visst heller ikke så «hippen på» den, hun takket fornøyd ja til en stilling i direktoratet som dukket opp i det psykologiske øyeblikket. Enden på visa ble at stillingen ble utlyst eksternt - og en mann ble ansatt. (Velkommen til oss forresten – han begynner samtidig med at dette bladet kommer ut...)

## Tørre fakta

Jada, jeg VET at det er mange årsaker til disse sammenslåingene. Men KONSEKVENSEN er at vi sitter igjen med 1 – én – kvinne på seksjonsledernivå. Det er usle 7% det! Og enhetene er blitt så store at de tar motet fra de fleste jenter.

## Svømmetrening?

Jeg leste nettopp en artikkel i Hordalands bedriftsblad "Veg i Vest". Den het "Flere kvinnelige ledere gjennom prosjekterfaring". Utbyggingsjefen snakket varmt om "å la kvinner prøve seg i lederrollen – uten å bli kastet ut på dypt vann umiddelbart".

Vi litt voksne jenter har nemlig et realistisk syn på egne evner og kvalifikasjoner – i motsetning til et visst annet kjønn – og lar derfor ofte være å søke lederjobber i for store enheter.

## Andre hypotetiske tiltak...

Ett annet tiltak for å få opp den kvinnelige lederandelen var at menn skulle settes på skolebenken slik at kvinner kunne få prøve seg i lederrollen for en periode. I følge "Veg i Vest" visste ikke Vegdirektoratet om en eneste mann som har vært villig til å løfte rumpa fra taburetten...

## Cover-up ?

Og da blir jeg faktisk litt skeptisk til "Flere kvinnelige ledere gjennom prosjekterfaring". Hva er egentlig dette da? Et forsøk på å skjule at man aldeles ikke legger forholdene til rette for jenter i de reelle lederposisjonene? Skal det hekles liksom-lederstillinger slik at tallene ser penere ut? For omorganiseringen gjorde statistikken over kjønnsfordelingen på ledernivå til nedslående lesing...

Statens vegvesen Buskerud  
Postboks 2265 Strømsø  
3003 Drammen

Statens vegvesen Vestfold  
Postboks 2004  
3103 Tønsberg

Statens vegvesen Telemark  
3709 Skien



Statens vegvesen