



God sommer!

Vestfolder'n

Internt organ for Statens vegvesen Vestfolds ansatte



Endelig slutt på ti-års miljøplager i Semsbyen. Langbord og nabolagsfest erstattet bilene i gamle E 18 29. juni.

Fest for stengt veg!

29. juni 1990 vil bli husket blant befolkningen i Semsbyen. Endelig slutt på gjennomgangstrafikken! Aldri har det vært mer populært å være vegvesenansatt enn denne flotte dagen i Semsbyen.

Side 5 - 7



Redaktør: Erik Thomassen

I redaksjonen:
Jorun Sætre Bringaker

Utgitt av
Statens vegvesen Vestfold,
Postboks 323, 3101 Tønsberg

Redaksjonsråd:
Anton Asbjørnrød,
Tore Jan Hansen,
Kåre Holtung,
Trygve Larsen
Johan Lepperød

Sats&lay-out:
Statens vegvesen Vestfold

Trykk: ELO Grafisk,
Østre Halsen, Larvik

Opplag: 700

Redaktøren mener:

En etat - en kultur?

Under lunsjen på Teie hovedgård ved åpningen av nye E 18 utenom Semsbyen understreket hovedtillitsmann Hans Thv. Kittelsen det gode forholdet det i dager mellom de ansattes representanter og ledelsen for anlegget og etaten forøvrig. Dette er annerledes i dag enn i tidligere tider, man føler at man mer er et team nå enn den gangen.

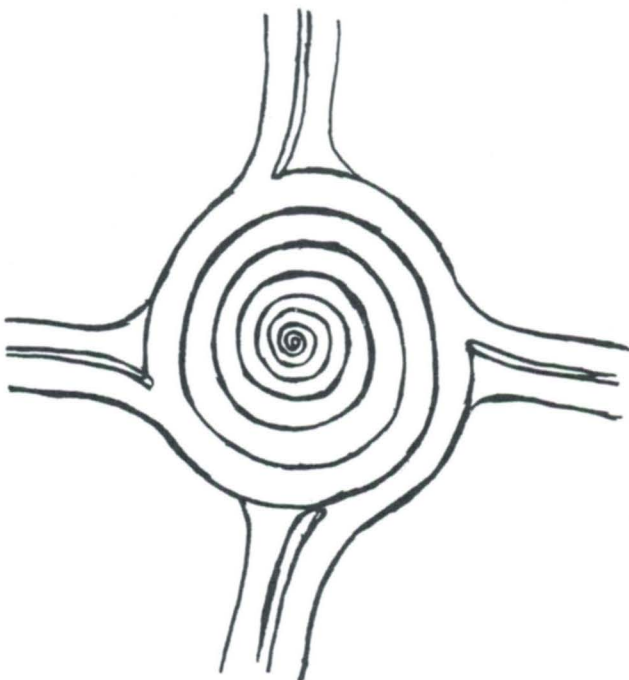
Vi tviler ikke et øyeblikk på at denne oppfatningen er riktig. Likevel burde det være mulig å komme lenger på dette området enn vi er kommet i dag. Det kan ikke herske tvil om at etaten fortsatt består av minst tre adskilte "kulturer" som på mange måter lever sitt eget liv. Vi har en vegkontor-kultur, en kultur i vegarbeidsdriften og en i biltilsynet. Kommer man fra vegkontoret ut på en arbeidsplass i utedriften føler mange seg som en fremmed fugl. De som tar turen den motsatte vegen føler det på samme måte. I Vega dominerer folk fra vegkontoret, selv om

utedriften har kommet stadig mer med etter hvert. Biltilsynets folk ser vi likevel (nesten) aldri noe til.

Vi savner en aktiv og bevisst holdning til utviklingen av en mer ensartet og inkluderende etatskultur i Statens vegvesen Vestfold. Hensikten må være å bryte ned de kunstige barrierene som fortsatt finnes mellom folk i ulike deler av etaten. Alle arbeider vi for å nå de samme målene, skal vi virkelig kunne utnytte den store fordelene våre ulike innfallsvinkler til arbeidsoppgavene gir, må vi ha åpen og god kommunikasjon i alle ledd og retninger også uformelt.

For alle områder av virksomheten lages det mål og planer. Vi synes det er betimelig å spørre: Når får vi en plan for hvordan etatskulturen skal utvikles som et virkemiddel i arbeidet med å gjøre etaten (enda) mer effektiv og slagkraftig?

"Det går til helvete, men på første klasse"



Fra kreative krefter i biltilsynet har vi mottatt følgende: "Vi kan ikke sitte rolig å se på at planavdelingen har monopol på utvikling av rundkjøringer, dessuten synes ideene hittil ikke å representere noen egentlig løsning. Vi har latt bløte hoder i biltilsynet få utfolde seg, og her fremkommer en virkelig endelig løsning på et avviklingsproblem. Med forståelse for trafikantenes problemer med å orientere seg i stadig mer kompliserte vegsystemer, er det ved utformingen bygget på det velkjente undervisningsmetodiske prinsipp, og det er lett å orientere seg inn i rundkjøringen.

Sentrum av rundkjøringen er ment bygget i spiral nedover etter modell Drammen, eller som nyere parkeringshus i Oslo-området, altså kjent teknologi i fjell eller betong. Det er her det geniale kommer inn. Bare spiralen bygges dyp nok vil den være en endelig løsning på trafikkproblemet.

Med fare for å pådra oss flere Biskopers vrede, vil vi foreslå at den tidligere danske statsministers ytring settes som arbeidstittel på prosjektet: Det går til helvete, men på første klasse."

Vestfolder'n bøyer seg som vanlig i (asfalt)støvet. At vi ikke har tenkt på dette før!

Klart for nye strekninger med automatisk trafikkontroll

I løpet av juli kommer det til å bli satt i drift nye "fotobokser" i nordfylket. Det skal nå plasseres ut kontrollpunkter på E 18 mellom Buskerud grense og Holmestrand og på riksveg 310 i Borre mellom J. Riefsgt. og Fjugstad sør for Kirkebakken. Boksene som nå tas i bruk er av norsk fabrikk og baserer seg på nedfresede sløyfer i vegbanen og ikke på radar som for det eksisterende systemet på E 18 mellom Kopstad og Hemsengen.

av Erik Thomassen

Bakgrunnen for den nye satsingen er de udelt positive erfaringene en har hatt med anlegget som ble satt i drift på E 18 i mars 1988. I årene før automatisk trafikkontroll (ATK) ble innført var strekningen Kopstad - Hemsengen den mest ulykkesbelastede på E 18 i Vestfold. Gjennomsnittlig ble 23 personer skadd i 14 trafikkulykker på denne strekningen hvert år, og 2 av disse mistet livet. Hastighetsmålinger viste at fartsnivået ("85 %-fraktilen") lå på omkring 95 km/t.

I 1989 skjedde det bare 7 trafikkulykker med personskaide på denne strekningen. 12 personer ble skadd. Ingen ble imidlertid alvorlig skadd eller drept på denne strekningen. Antallet ulykker og skadde personer er altså halvert etter at automatisk trafikkontroll ble innført, og enda bedre: alvorlighetsgraden på ulykkene er kraftig redusert. Dette har selvfølgelig sammenheng med at fartsnivået er redusert med 10% på strekningen.

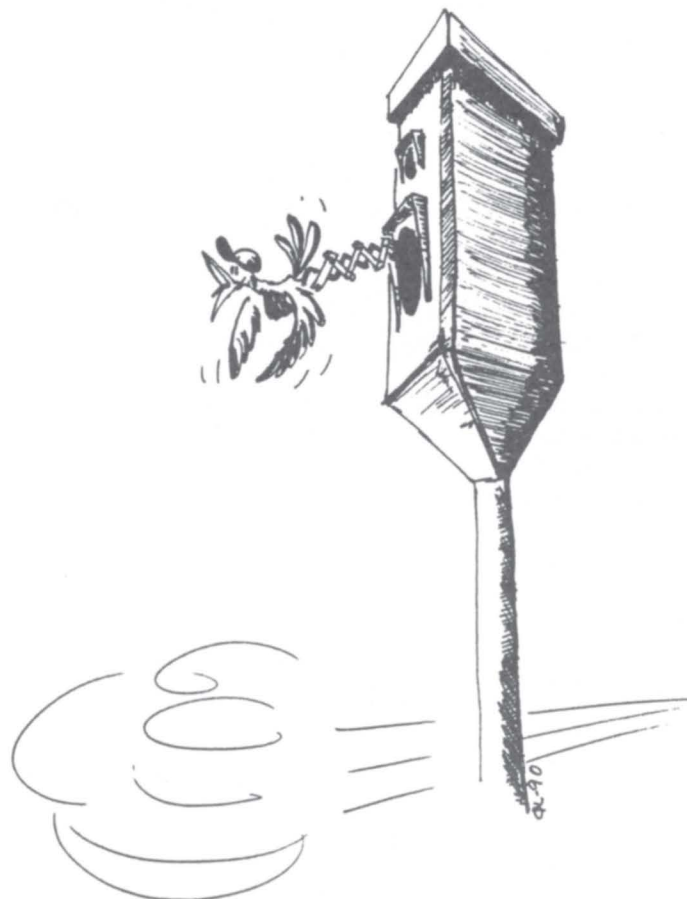
Strekningene som nå får automatisk trafikkontroll er langt mindre ulykkesbelastet enn Kopstad - Hemsengen var før tiltaket ble innført. Alvorlighetsgraden er imidlertid nokså høy,

og det finnes punkt på strekningene som er spesielt belastet. En viktig grunn til at disse to strekningene er valgt er også at en ønsker å videreføre det gode samarbeidet med Nord-Jarlsberg politikammer. Med de nye strekningene vil også arbeidet med oppfølging av kontrollsystemet fylle et helt årsverk på vegkontoret. Johnny Krokeborg blir nå altså sysselsatt på heltid med ATK.

På E 18 mellom Buskerud grense og Holmestrand blir det seks kontroll-

punkter for ATK: nord for Tvillingbru, ved Smørstein, sør for Holm og ved Haga, Foss og Skoger. Tre av dem for nordgående trafikk og tre av dem for sørgående. På riksveg 310 blir det fire kontrollpunkter, to i hver retning.

Automatisk trafikkontroll vil på disse strekningene, som på de strekningene som har ATK i dag, være et supplement til politiets ordinære kontrollvirksomhet. Vi har dessuten mobilt ATK-utstyr som kan brukes fritt innenfor de skiltede strekningene.



Tegning: Øystein Langdalen

Blir styringen av bedriften for komplisert?

Vi har i dag mye kunnskap om nær sagt alt - ikke minst om ledelse. Det skrives artikler og avhandlinger i stort antall om ledere og ledelse. Internasjonale og norske tidsskrifter vier temaet stadig større oppmerksomhet, og det arrangeres konferanser og seminar på løpende bånd. Også i staten, herunder Vegvesenet, er vi i full gang fra resultatrettet ledelse fra få år siden til målstyring i dag. Men får vi dette til, eller skaper det bare forvirring i de forskjellige nivåer hos oss? Spørsmålet om vi blir bedre er nødvendig å stille. Likeså hvordan vi kan finne det ut? Eller er det kanskje slik at klokskapen har gått i dekning i alle fine ord og vendinger som nyttes. Er vi kanskje på en måte fremmedgjort i alt dette?

Ta f.eks. uttrykket "psykososialt arbeidsmiljø" i arbeidsmiljøloven. Hva er egentlig det? I mange fall tror seg det er like forståelig på begge sider av bordet. Hva verre er, er at mange erfarne, dyktige mennesker må melde pass og løsningene blir deretter. Ofte går det direkte eller indirekte utover den samvittighetsfulle som slites ned. Dette handler tross alt om å håndtere de alminnelige ting i livet. Det som på god gudbrandsdøl heter "lugumt" eller det motsatte "ulugumt" - rett eller galt.

I virksomhetsplanleggingen bruker vi også vanskelige ord og vendinger. Så vanskelige at vi må bruke hele definisjoner til hverandre for å få fram hva vi egentlig har ment. Ta uttrykk som "målstruktur" eller "hovedstrukturen i målstyringssystemet" eller relativt enkle ord som delmål, arbeidsmål m.v. Ja, man må ofte ha stor ettertanke for å forstå. Og hvordan kan vi vente oss å bli forstått av omgivelsene når vi har store problemer med det selv. Dertil forbruker vi mye tid til møter og avklaringer.

Autoritære ledere har vi ikke lenger. Det lærer vi på lederkurs ikke lønner seg. Nei, demokratisk skal man være så vidtrekkende at man ikke kan si at en spade er en spade! Men en visst fasthet ville ikke skade noen. Tvert imot ville man oppnå klarere ansvarsforhold og myndighetsforståelse innenfor rekkene. Oppfølgingen vil bli enklere. Det ville bety effektivisering og at arbeidet går lettere. Jeg tror også man fikk et mer sammensveiset vegvesen med større "gå på humør", og at vi fikk mere gjort. Ledelsesoppbyggingen hos oss er stor og bred og avstanden mellom nivåene minimal. Det fører til en pulverisering av myndigheten som ingen er tjent med.

Saksområdet vårt er stort, likeså saksmengden. Vi vet alle at selv om oppgavene er interessante er de ofte vanskelige, ja, i mange fall krevende. Vår sentrale posisjon i samfunnet betyr at våre løsninger av oppgavene betyr mye for land og folk. Derfor kunne vi oppnå mye ved å ta for oss først og fremst policy-sakene i ledermøtet og ofre mer tid og omtanke på våre egne avdelinger. Ikke minst ville mellomlederskiftet da komme mer med og styringen ville bli lettere og bedre.

Kort sagt: Jeg ønsker meg "enkler" styringsformer.

Magnus Bøie

"Trafikkhjørnet"

Lytt til din egen nærradio!

Statens vegvesen Vestfold og Trygg Trafikks nærradioprogram sendes hver uke over nærradioer i hele fylket.

Tønsberg:

Radio Sjøboden (102,8):

Fredag kl. 1215 - 1230

Reprise søndag 2145 - 2200

Sandefjord:

Sandefjord Nærradioforening (103,5):

Tirsdag 1200 - 1215

Reprise torsdag eller lørdag 0715 - 0730

Industriradioen (101,5)

Redigert i programmet som sendes fredager 1730 - 1800

Larvik:

Radio Larvik (107,0 for Larvik, 104,3 for Lardal)

Lørdag 1345 - 1400

Reprise lørdag 1645 - 1700

Horten:

Radio Kanalen (107,5)

Tirsdag 1030 - 1045

Reprise i ettermiddagsprogrammet som starter kl. 1515 samme dag.

Har du tanker eller ideer om saker som kan egne seg som emner i "Trafikkhjørnet"? Ta kontakt med Aage H. Carlsen, Ingrid Borud, Rolf M. Hagen eller Erik Thomassen, tlf. 033 13210

Aldri har man vel følt seg mer populær og velsett som vegvesen-ansatt enn 29. juni i Semsbyen. Et flaggsmykket og feststemt lokalsamfunn deltok i feiringen av åpningen av nye E 18 - eller snarere: "stengningen" av gamle E 18 - med entusiasme og glede. Endelig var det slutt på ti-års trafikktyrani! Nå begynte fremtiden for Semsbyen som bomiljø og handelssenter.

av Erik Thomassen

I ettertid kan vi prise oss lykkelig for at vi valgte fredag 29. som åpningsdag. Dagen før høljregnet det. Men fredagen opprant som den deiligste sommerdag med sol fra klar himmel og temperatur på 20-tallet. Dermed var rammen omkring dagen sikret.

118 var invitert til åpningsarrangementet. Rundt 60 av dem var ansatte på anlegget, ellers deltok representan-



Som åpningssted var valgt krysset med Andebuvegen. Vegsjefen knyttet i sin tale dagens begivenhet til Semsbyens og E 18s historie.

Festdag for ny E 18!



Ingvar Ekenes fra Mjøndalen var første mann til å ta vegen i bruk. Også han var godt fornøyd med å slippe turen gjennom tettbebyggelsen i Semsbyen.

ter fra grunnboringa, laboratoriet, vedlikeholdet og de ulike avdelingene på vegkontoret.

Egentlig var det samferselsministeren som skulle foreta den offisielle åpningen av vegen, men han meldte avbud dagen før og ble erstattet av statssekretær Kåre Harila i Samferdselsdepartementet. Ellers var de der de fleste som "teller": vegdirektøren, fylkesmannen, fylkesvaraordføreren, tre stortingsrepresentanter og ordførerne i Tønsberg og Stokke. Og alle smilte fra øre til øre.

Kl. 1030 beveget veteranbilkortesjen seg fra Ås og i retning nye vegen. I første bil, Anton Asbjørnrøds Fiat 1913, satt Harila, Eskild Jensen og vegsjefen, alle for anledningen i hvite gensere med E 18 -logo. Deretter fulgte de lekreste gamle doninger på rekke og rad; først de åpne med mer eller mindre "prominente" gjester, så de lukkede og Øybuss' Volvo-veteran



Sem pensjonistforening slo an tonen med trimoppøising i gamle E 18. Etterhvert ble det folkefest for både store og små.

fra 1946 med oss andre. Selv havnet vi i en nyoppusset A-Ford fra 1930 som gikk som ei klokke og som neppe har vært penere verken innvendig eller utvendig siden den rullet ut av samlebåndet hos Ford for 60 år siden.

Vel framme ved krysset mellom nye E 18 og Andebuvegen møtte vi hundrevis av skuelystne, musikkorps og flagg. En høytidsstemt vegsjef trakk i sin tale parallellt til tidligere parsellåpninger på E 18 og understreket den store betydningen nettopp denne vegen vil ha for lokalmiljøet i Semsbyen - største begivenhetsiden åpningen av jernbanen i 1881, sa han.

Etter at vegdirektøren hadde plassert anlegget inn i den litt større sammenhengen slapp statssekretær og "stand-in" Harila til. Han hadde lært leksen sin og trakk fram både betongdekke og ekspandert og ekstrudert polystyren før han fikk overlevert Lepperøds E 18-kniv og kuttet snoren. Kniven ville vegsjefen imidlertid ha igjen, den var brukt på Tassebekk - Klinestad og ville ikke tilfalle verken statssekretær eller statsråd før hele E 18 står ferdig.

Og det er jo sant å si fortsatt noen år igjen til den dagen.

I god tid før snorkuttet hadde politiet sluppet fram en lastebil fra køen som ventet på Gulli. Lastebilsjåfør Ingar Ekenes fra Mjøndalen skulle få være første mann til å ta i bruk den nye strekningen. Ikke uten nervøsitet uttalte han seg til presse og radio, han understreket den store betydningen vegen vil få for yrkessjåførene og næringslivet og unnlot heller ikke å skryte over anlegget og jobben som var gjort. Til gjengjeld fikk han velfortjente blomster av Grethe Mehammer.

Turen gikk nå med Sem skoles musikkorps marsjerende i tet (i Vegvesenets kjeledresser!) inn til Semsbyen. Veteranbilclutchene hadde nok en stri tørn, men alle kom fra det med lamellene i behold. Og langs vegen: unger med flagg og voksne og barn som vinket og smilte.

På Teie hovedgård ventet lunsj i Tønsberg kommunes representasjonslokale. En lettere urolig arrangementskomite kunne konstatere at det faktisk

ble plass og mat (kaldtallerken og is/jordbær) til alle. D.v.s. det kom ikke flere enn de som var påmeldt. Lepperød ønsket velkommen til bords og ordfører Carlsen ønsket velkommen til Tønsberg og Teie hovedgård. Samtidig fikk han lagt inn et godt ord for penger til prosjektet Tønsberg ringveg.

Og dermed slo Erik Carlsen an tonen, de fleste av talerne hadde nemlig funnet ut at de ville benytte anledningen til å fortelle statsråden/statssekretæren noen Pauli ord. For de aller flestes del var det ny E 18 i nordfylket som var høna de ville plukke med Regjeringens representant. Hans Thv. Kittelsen sa det slik at nå måtte vi ihvertfall få et svar, enten det nå ble ja eller nei så måtte vi etterhvert få vite hva vi hadde å forholde oss til.

Da Harila etterhvert fikk ordet var det klart at han ikke slapp unna uten å si noe om saken. Det han sa var, med henvisning til Kittelsens innlegg, at han kunne love at det snart ville komme et svar og at han "nok følte at det mer gikk i retning av et ja enn et

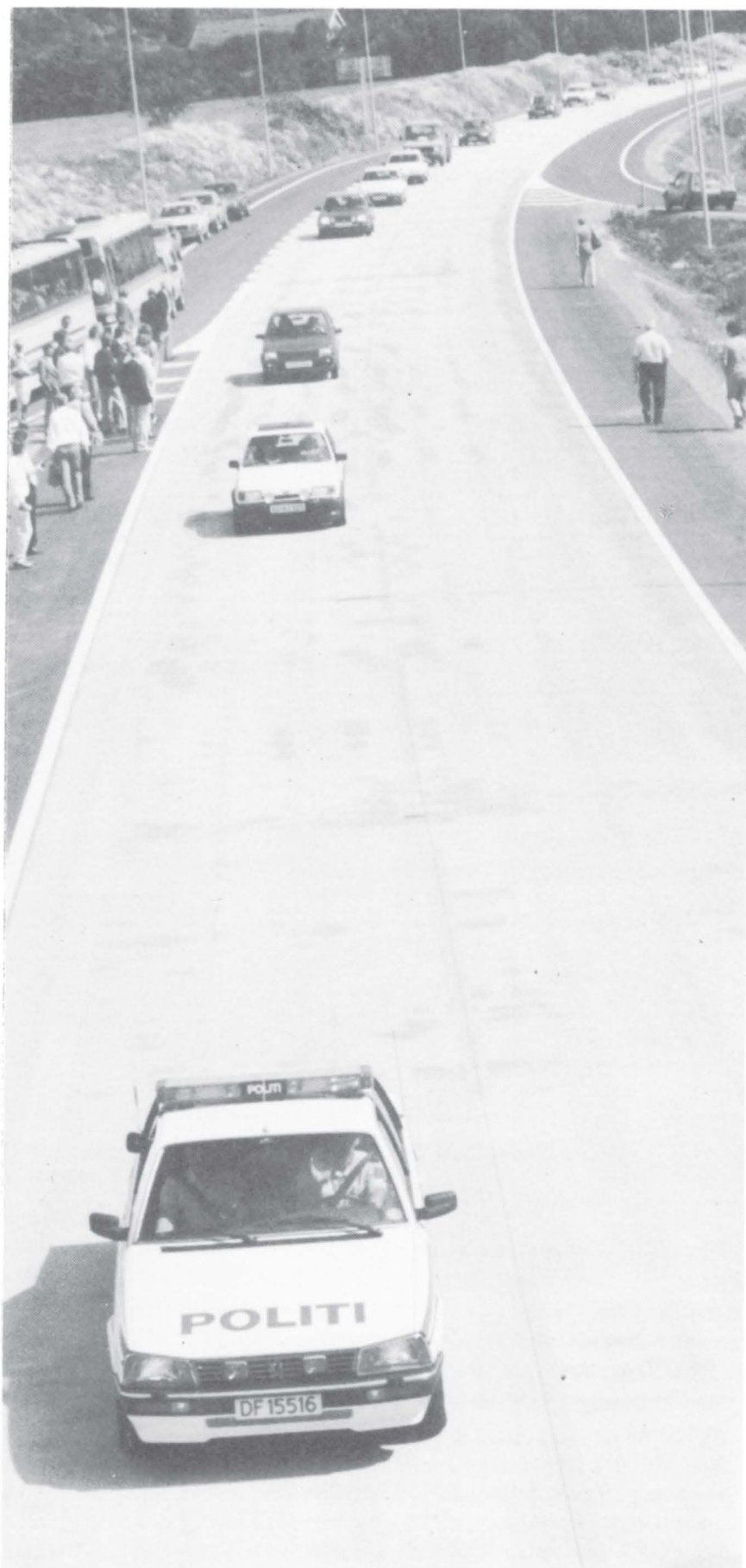
nei". Mange av tilhørerne var nok minst like interessert i hva sentrale personer i Finansdepartementet "følte" i denne saken, men det kunne man vel ikke regne med å få noe svar på her.

Ellers takket anleggsbestyrer Leif Kjølén for den kjempeinnsatsen som var lagt ned i anlegget, og han understreket også det spesielt meningsfulle i dette anlegget som har så store positive miljømessige konsekvenser. Kiltelsen var i sitt innlegg ellers inne på behovet for renhårig konkurranse mellom private og Vegvesenet og ba om at politikerne måtte se nærmere på etatens rammebetingelser i denne sammenheng. Han understreket ellers det gode samarbeidet mellom vegarbeiderforeningen og anleggsledelsen og ledelsen på vegkontoret og sa at dette at man nå føler at man er et team er noe som er nytt og positivt i Vegvesenet i løpet av de seinere årene.

Etter lunsj gikk turen med veteranbiler tilbake til Semsbyen. Her var folkefesten allerede i full gang. Vegdirektøren fikk nå det sjeldne og spesielle oppdraget å "stenge" eller avskille gamle E 18. Dette skjedde ved at han knyttet sammen to bånd som ble holdt av to bunadskledde smårollinger. Deretter ble det borgertog rundt i nærmiljøet med musikkorps i spissen.

Ellers inneholdt programmet en rekke underholdningsinnslag fra lokale krefter. Ved at våre folk og våre gjester blandet seg med de feststemte Semsbeboerne ebbet det offisielle arrangementet ut, men i Semsbyen fortsatte festen i gamle E 18 og siden i hager og på verandaer som ikke har kunnet brukes til den slags formål på lenge.

29. juni 1990 er en dag som kommer til å bli husket lenge i Semsbyen. Kanskje vil mange av de som fikk være med på arrangementene våre også sitte igjen med spesielle minner fra denne dagen. Gjør de det er det kanskje mest pga av den gleden og entusiasmen som folk i lokalmiljøet la for dagen og som klarere enn noe annet viste hvor viktig den vegen vi nå har bygget og åpnet er.



Også kom bilene! UIP eskorterer trafikken fra nord gjennom den nye parsellen. Er stort øyeblikk for alle som har hatt med vegen å gjøre. Foto: Øyvind Skar, Tønsbergs Blad.

*-Det var i den ti'a det..
På Vestfoldveger for 50 år siden*

juli/august 1940

Ny dag over „Vestfolds forsømte dalføre“.

I Vestfold drives Arbeidstjenesten
etter en storstilet plan.

Jernbanen som blir vei og veien som blir stamåre.

Direktor Chr. Lindboe og overingeniør Thor Larsen
uttaler sig til Aftenposten,



Hvor Fild-fogebanen gikk i gamle dager skal nå den nye brede veien gå.

Vestfold har fire leire for Administrasjonsrådets Arbeidstjeneste. Tre for menn og en for kvinner, med ialt 330 deltagere. 50 er kvinner.

For å fremme saken nedsatte fylkesmannen et utvalg som fikk direktør Chr. Lindboe, Tønsberg, til formann. De øvrige medlemmer er Jens Ytterbø, Sandefjord, Leif Anflinsen, Våle, Ingolf Lødde, Tønsberg og Balthazar Dirsch, Tønsberg. Den 24. juni blev den første befaring foretatt og allerede 1. juli fant åpningen av Fossanleiren sted med 100 deltagere.

Aftenposten har besøkt de fire Vestfold-leirene, og vårt inntrykk er at selv om man hadde hatt dobbelt så store leire vilde man allikevel ikke ha kunnet tilfredstille landbrukets efterspørsel etter hjelp. Så i Vestfold arbeides det av alle krefter for å få stor tilgang når annet oppbud skal ut, det vil si når feriene slutter for dem som nu arbeider i leirene. Dessuten gjør man lstand plasser for utvidet arbeidstjeneste neste år. Man vil bli å få igang et mønster- og demonstrasjonsbruk ved Kongegravene i Borre, hvor Vestfold Ungdomstykning har kjøpt et areal. Det foreligger også store planer for Lågendalen. Vestfold har altså allerede nu trukket opp klare linjer for å ta fatt neste år i ubegrenset omfang.

Under vårt besøk i leiren ved Fossan kom overingeniøren ved Vestfold Fylkesveivesen, Thor Larsen, tilstede. Ved Fossan holder man på å forvandle den gamle nedlagte

Aftenposten 27. juli 1940

Jeg vil på denne måten få takke for oppmerksomheten i forbindelse med min avgang i Statens vegvesen Vestfold. Spesielt vil jeg takke maskinsentralen der jeg har vært ansatt som sjåfør. En spesiell takk også til vedlikeholdsområde 01, Sande vegstasjon og alle på vegkontoret som bidro til den minnerike avslutningen. Samtidig takk for godt samarbeid gjennom de 36 årene jeg har vært ansatt i Vegvesenet.

Wilmar Bjørnholt

LESERBREV:

**Vegåpning
hva med de
ansatte?**

Nå har vegvesenet igjen foretatt en vellykket åpning av en ny parsell av E 18. Det har vært stor festivitas med lunsjfor mange "prominente" innbudte gjester. Også noen vegvesenansatte i tillegg til ledelsen har vært med på festarrangementet.

Men hvor var alle vi andre ansatte? Jo vi passet stort sett jobben vår som vanlig.

I festtaler til jul og jubileumsarrangementer hører vi at alle må dra lasset sammen og jobbe for det samme felles mål. Her hadde vi en anledning til at alle ansatte kunne feire oss selv og den fine jobben som er gjort. En liten feiring kunne virkelig ha bidratt til at vi føler et samhold og fellesskap i etaten. Det er synd vi ikke benyttet anledningen.

For neste vegåpning (Stokke) vil vi derfor foreslå at alle ansatte f.eks. innbys til busstur langs traseen før vegen offisielt åpnes, at vi er med på åpningsarrangementet og så får servert brus og kaker ved langbord på Ås vegstasjon. Det hele ville ikke ta mer enn et par timer, og med et slikt milliprojekt synes vi at så pass har etaten råd til.

Hilsen

Anne Mai Presthaug

Øystein Langdalen

Aage H. Carlsen

Solveig Moen

Jan Harry Johannessen

Einar Møller

Ole Johan Lauvstad

Ole Johnny Svendsen

Elisabeth Lie

Vi presenterer oss:



Planseksjonen

Planseksjonen er en av seksjonene på planavdelingen. Bedre samferdsel krever at trafikkårene våre blir godt planlagt. Planavdelingens planseksjon har ansvaret for planleggingen av nye riks- og fylkesveger. Det moderne samfunnet krever at vegplanleggere, publikum og fagfolk fra forskjellige interesseområder samarbeider når nye transportårer skal planlegges. Dette gjør at vi hos oss både må utarbeide hovedplaner (veglinjen fastlegges), detaljplaner (grunnervervet kan begynne) og byggeplaner (byggearbeidene kan starte). Hver av disse planene krever sitt fagområde. Hovedplaner krever spesiell kunnskap om trafikkfordeling og overordnet vegplanlegging, mens detalj- og byggeplaner setter store krav til kunnskap om praktisk vegbygging og bruk av databasert planleggingsverktøy. Selve opptegningen av planene foregår på

tegnesalen, enten ved bruk av automatisk tegneskin eller ved håndtegning.

For at alt skal skje på formelt riktig måte er det nødvendig at planene gjennomføres i tråd med et omstendelig sett av lover og regler. Denne delen av vegplanleggingen blir stadig mer omfattende og vi på planseksjonen må ofte ut og orientere i lokalmiljøet om forslag og planer til nye vegløsninger.

All planlegging til tross, det er sluttproduktet som teller. Dette gjør at både anleggsavdelingen og vedlikeholdsavdelingen er helt nødvendige støttespillere for planseksjonen ved valg av tekniske løsninger. Har du gode råd om planlegging eller vegløsninger for prosjekter vi jobber med vil vi gjerne høre om dem. Du finner oss i 7. og 8. etg.

Seksjonsleder



Øyvind Firman

PLANSEKSJONEN

Grunnboring



Carl-Erik Dahl



Johnny Christensen

E18 Nord



Olav G. Sjønest

Fylkesveger



Helge E. Holen



Sven E. Hem



Alfred Stølan



Arild Vestbø

E18 Larvik



Einar Møller

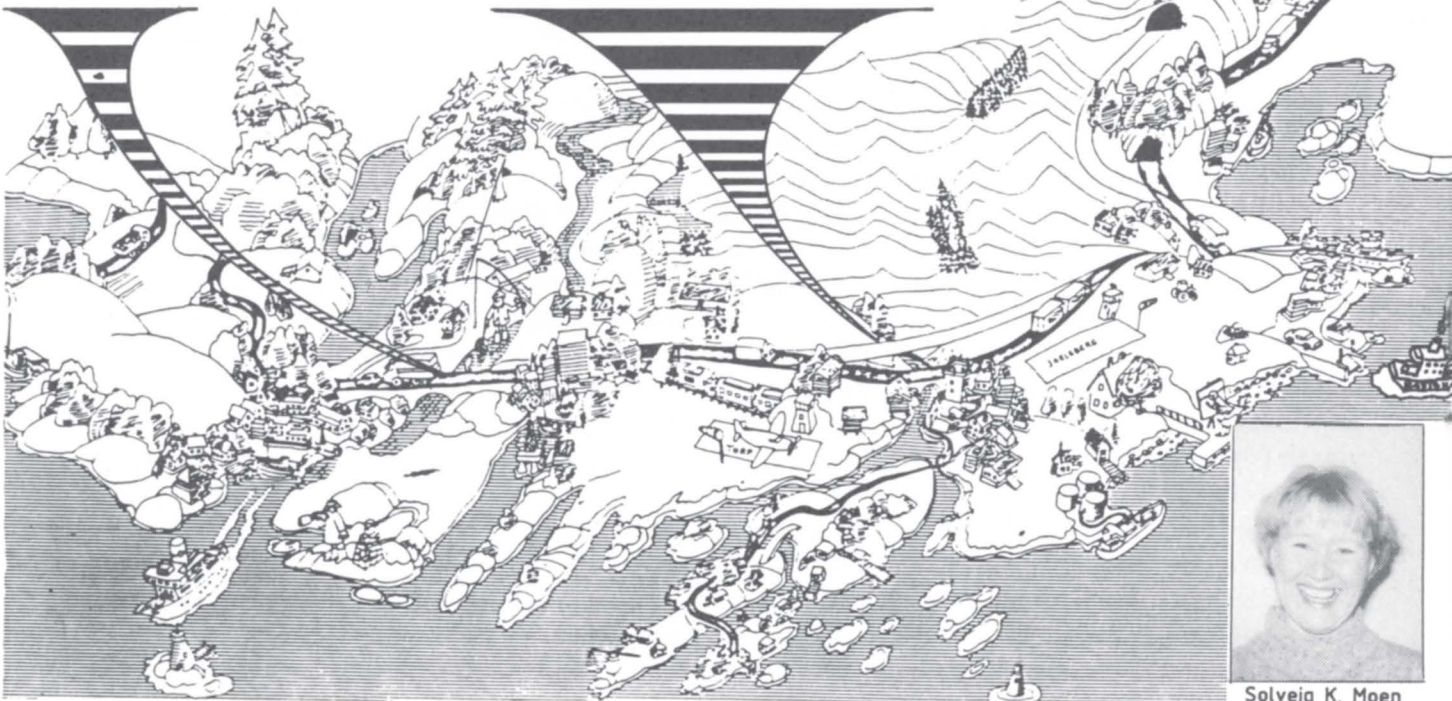
E18 Stokke



Ole J. Svendsen



Tore Hodnebrug



Solveig K. Moen

rdfylket



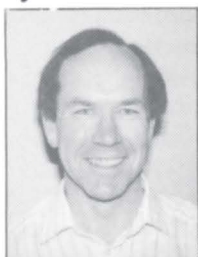
Steinar Aspen



Hans Stordal



Anne M. Økstad



Øystein Ludvigsen



Frøydis Aarnseth

Seksjonsleder: Øyvind Firman (43). Kom til vegkontoret i 1986 etter å ha vært 1 år i et privat konsulentfirma og 13 år ved planavdelingen i Oslo veivesen. I arbeidet ved vegkontoret er det hans ansvar at planene som utarbeides ved seksjonen holder et faglig høyt nivå og at de er ferdige til rett tid og med riktig bruk av både penger og arbeidstid.

Tegnesalen: Trygve Larsen (58) har vært leder for tegnesalen i 11 år. Her produseres størsteparten av tegningene. Tegnesalen er et serviceorgan for hele vegkontoret og tegningene spenner fra EDB-baserte vegtegninger til innbydelse til Vega-fest. Tegnarbeid er et håndverk. Selv om stadig flere oppgaver kan rasjonaliseres ved bruk av EDB-styrte tegnemaskiner vil kravene til estetisk sans og høy faglig dyktighet fremdeles være varemerker for en dyktig tegner. **Anne Tjøm (50)** feirer 10 års jubileum på tegnesalen i år. Hun bruker det meste av sin tid til opptegning av borplaner og boreresultater fra grunnboringene. **Jan Harry Johannessen (33)** er den som har vært lengst på tegnesalen (12 år). Nå har han opptegning av skiltplaner som sitt viktigste fagfelt. **Elisabeth Lie (22)** og **Solveig Moen (43)** har begge vært hos oss i 2 år. Solveig har tidligere jobbet 6 år som sekretær og 9 år som tegner hos private konsulenter. Elisabeth begynte hos oss etter endt tegneutdanning. De tegner vegplaner både for hånd og ved hjelp av den EDB styrte tegnemaskinen. **Marit Henriksen (23)** er praktikant og skal nå etter praktikantåret ta videre skolegang. **Berit Gro Kittilsen (39)** har vært 5 år ved vegkontoret. Før dette var hun 12 år hos private konsulenter. Hun har lang tegneerfaring fra både detaljplaner og byggeplaner, men har nå permisjon. **Har du noe du vil ha tegnet får du hjelp i 7. etasje.**

Tegnesalen



Trygve Larsen



Anne K. Tjøm



Jan H. Johannessen



Berit G. Kittilsen



Elisabeth Lie



Marit Henriksen

E-18 i nordre Vestfold: Prosjektgruppen for dette planarbeidet ledes av **Steinar Aspen (41)**. Han er utdannet geotekniker fra NTH, men 12 års variert arbeid ved vegkontoret har gitt han inngående kjennskap til både praktisk vegplanlegging og formell planbehandling. Med hjelp av **Olav G. Sjonøst (42)** som har vært ved vegkontoret helt siden 1974 styrer disse to prosjektet både internt og hos konsulentene. EDB eksperten i gruppen er **Arild Vestbø (33)**. Han kommer fra NTH/SINTEF i Trondheim og har et 4-års engasjement på prosjektet. Perspektivtegninger, tverrprofiler og vanlige vegtegninger tegnes ut raskt og oversiktlig på tegnemaskinen. **Hans Stordal (44)** er utdannet ved Norges Landbrukshøgskole i Ås og han har tidligere vært leder for grunnseksjonen ved vegkontoret. Han skal medvirke i grunnvervet og legge til rette for jordskiftet. **Øystein Ludvigsen (42)** kan det meste om trafikkfall, trafikkfordeling og krysskapasitet. Han har lang erfaring både fra privat konsulentvirksomhet og Statens vegvesen. De to jentene i gruppa begynte begge i 1990. Begge er sivilingeniører. **Anne M. Økstad (26)** er engasjert for 4 år som kontrollingeniør med dimensjonering av bruer, kulverter og støttemurer som fagområde. **Frøydis Aarnseth (24)** har et foreløpig korttidsengasjement i forbindelse med utarbeidelsen av detaljplanene for vegprosjektet.

E-18 i Stokke: **Ole Jonny Svendsen (43)** og **Tore Hodnebrug (38)** finpusser på byggeplanen for E-18 gjennom Stokke. De er å treffe både på vegkontoret og på byggemøtene for anlegget. Ole Jonny har 21 års erfaring fra detalj- og byggeplanlegging ved vegkontoret. Han er også med i driftsgruppa for EDB-maskinene. Tore har vært 10 år ved vegkontoret i Buskerud før han i 1987 begynte hos oss. I tillegg til arbeidet med E-18 i Stokke er han ansvarlig for planleggingen av støyskjermingsprosjektene som nå skal gjennomføres langs det eksisterende riksvegnettet.

E-18 i Larvik: **Einar Møller (51)** har hatt ansvaret for linjevalget for E-18 mellom Langåker og Bommestad. Nå er det linjevalget for rv 306 fra "Bommene i Horten" og fram til E-18 i Undrumsdal som er hans viktigste oppgave. Før han kom til vegkontoret i 1974 var han å finne på vegkontoret i Nord - Trøndelag.

Fylkesveger: Små midler til fylkesvegene krever at de midler som finnes brukes riktig. **Helge E.Holen (47)** har erfaring fra både anleggsdrift og planlegging. Etter 10 år på anleggsavdelingen har han nå vært 10 år ved planseksjonen. Har ansvar for planlegging av forsterkningstiltakene på fylkesvegene og for "hastesaker" på riksvegnettet.

Grunnboring: **Carl Erik Dahl (39)** er leder for grunnboringsfunksjonen. Sammen med **Alfred Stølan (49)**, **Sven Erik Hem (43)** og **Johnny Christensen (30)** sørger han for at det blir utført grunnundersøkelser på våre nyanlegg. Carl Erik kom til vegkontoret i 1977, og etter et år med planlegging av riks- og fylkesveger har han siden arbeidet som saksbehandler i forbindelse med grunnundersøkelsene. Alfred har vært i vegvesenet i 30 år, de siste 13 på planavdelingen og grunnboringsfunksjonen. Sven Erik kom til oss i 1977 og har vært tilknyttet grunnboringen siden 87. Johnny er den ferskeste og har kun vært her i ett år. Disse tre er de eneste som ikke er plassert på vegkontoret, men har sitt tilhold på Ås.



Dette gjør planseksjonen i 1990:

Det er nå utarbeidet hovedplaner for hele E-18 med unntak av strekningen Helland - Gulli samt to korte strekninger helt i syd (Sky - Fagerholt og Hobekk - Telemark grense). Arbeidsoppgavene ved planseksjonen kommer derfor i stadig større grad til å orientere seg mot detalj- og byggeplaner.

Dette betyr i praksis at vi på planseksjonen får flere oppgaver som bringer oss ut på anleggsstedene. Dette tror vi vil være positivt både for planleggingen og for kontakten mellom planlegger og anlegg.

De viktige planoppgavene våre er:

* E-18 i nordre Vestfold, detalj- og byggeplaner (SA, OGS, HSt, ØL, AV, AMØ, FAa).

* E-18 gjennom Stokke, oppfølging i anleggsperioden (OJS, TH)

* E-18 i Larvik, hovedplanvedtak (Mø)

* Rv 306 Kirkebakken - E-18 (Undrumsdal), hovedplan (Mø)

* Hovedvegnett i Tønsbergområdet (ØF)

* Fv 860 X rv 8 - Vergedal, byggeplan (Ho)

* Fv 163 Verningen - Tjølling, byggeplan (Ho)

* Fv 285 Foksrød - Torp, hovedplan (Ho)

* Støyskjermingstiltak langs eksisterende veger, byggeplaner (TH)

* For "grunnboringsgjengen" blir fortsatt E-18 i nordre Vestfold den mest tidkrevende jobben.

Minnerik pensjonistavslutning

Onsdag 20. juni var en stor dag for 4 av våre ansatte. Det var nemlig dagen for avslutning før de gikk inn i pensjonistenes rekker. Arrangementet var også i år lagt til Fossekroa, Brufoss. Årets pensjonister er: Knut Bøyum, Viktor Kristiansen, Per Kr. Hannevold og Wilmar Bjørnholt. De var invitert med sine koner.

av Jorun Sætre Bringaker

Annlaug Wold ønsket alle velkommen til den tradisjonelle pensjonist

Forts. side 14



20. juni var det pensjonistavslutning på Brufoss. F.v.: Tore Kaurin, Wilmar Bjørnholt, Knut Bøyum, Viktor Kristiansen, Per Kr. Hannevold og Hans Thv. Kittelsen.

Fjellrensk på rv. 315 i Holmestrand

Midt i juni måned var vi i full gang med fjellrensk i Holmestrand. Denne gangen var det fjellet langs riksveg 315 som skulle renskes. Første etappe var langs nedre del av vegen fra Holmestrand torv og opp Botneveien. Neste etappe var Botneveien, en kort arm fra riksveg 315.

av Jorun S. Bringaker

Første del av strekningen er den mest krevende delen. Fjellet er mye brattere, det er ikke så mye vegetasjon.

På siste delen er det *Fjellrensk er en fysisk meget krevende jobb samtidig som man ta hensyn til omgivelsene rundt en, mye kratt og busker, slik at f.eks. bebyggelsen og trafikantene. På bildet: Arne Rekstad.*

jobben ikke blir så krevende fysisk. Det er vedlikeholdsområde 1 som har folk i arbeid her under ledelse av oppsynsmann Odd Tandberg.

De som står nede på vegen har et ansvar for at uvedkommende holder seg unna. Samtidig har de hele tiden radiokontakt med de som henger i stroppene i fjellsiden og de som står oppe på toppen og håndterer tauene.

omgivelsene rundt, d.v.s. ta hensyn til bebyggelse og trafikk på stedet. Selvfølgelig er det godt sikret, men det kan skje at store steiner hopper over sikringene og havner i nærheten av bebyggelsen.

De som står nede på vegen har et ansvar for at uvedkommende holder seg unna. Samtidig har de hele tiden radiokontakt med de som henger i stroppene i fjellsiden og de som står oppe på toppen og håndterer tauene.

Forts. side 14



Vellykket pensjonisttur

Årets tur for våre pensjonister gikk av stabelen torsdag 14. juni. 42 pensjonister hadde møtt fram sammen med noen innbudte gjester og 6 personer fra velferdskomiteen.

av Jorun S. Bringaker

Vi kjørte en dobbeltdekker fra Lindhjem som startet om morgenen fra Sande og plukket opp folk langs ruten ned til Nevlunghavn gjestgiveri hvor vi spiste lunsj. Praten kom fort i gang rundt

bordene og det var tydelig at de koste seg på et trivelig sted og med god mat.

Fra Nevlunghavn kjørte vi til Rugtvedt vegstasjon hvor vi fikk omvisning og kaffe/saft. 90-åras vegstasjon med dens avanserte trafikkovervåkingssystem var av stor interesse for våre pensjonister. De spurte og var



Årets vellykkede pensjonisttur gikk bl.a. til Rugtvedt vegstasjon i Bamble i Telemark.

nysgjerrige på hvordan dette virket. Etter omvisning på Rugtvedt gikk turen videre til Vindfjelltunet hvor deilig middag ble servert. Nemlig oksestek med grønnsaker og karamellpudding til dessert. Dag Atle Tangen fra velferdskomiteen ønsket alle velkommen til bords og Arnt Lien takket for turen på vegne av alle pen-

sjonistene. De setter umåtelig stor pris på disse årlige utfluktene.

Turen hjem gikk om Sande hvor de første gikk av og videre om Tønsberg, Ås og til Larvik.

Vi takker for hyggelig samvær og fin tur sammen med pensjonistene.

Pensjonistavslutn., forts. fra side 13:

avslutningen og hadde i den anledning skrevet en fin tale på vers. Assisterende vegsjef Tore Kaurin takket hver enkelt av dem for de årene de har vært ansatt i Vegvesenet. Spesielt takket han Wilmar Bjørnholt, som har vært ansatt lengst og som han kjenner godt fra maskinsentralen. Han overrakte Vegvesenets vaser og diplomer til pensjonistene og til deres koner overrakte han blomster.

Vestfold Vegarbeiderforening v/ Hans Thv. Kittelsen takket hver enkelt for godt samarbeid i årenesom er godt og overrakte gaver og blomster fra foreningen.

Fra anlegget var Geir Magne Bøe og Georg Johnsen til stede og de overrakte gaver til Knut Bøyum og Viktor

Kristiansen. Fra vedlikeholdsavdelingen var Audun Nordbotten til stede. Han sa noen ord til Per Kr. Hannevold som han kjente fra område 3. Så til slutt var turen kommet til Wilmar Bjørnholt. Maskinavdelingen var representert ved Ove Jensen, som hadde mange gode ord å komme med i sin karakteristikk av Bjørnholt. Wilmar Bjørnholt er den av årets pensjonister som har vært lengst i Vegvesenet, nemlig i 36 år. Audun Nordbotten og Ove Jensen overrakte gaver til sine kolleger.

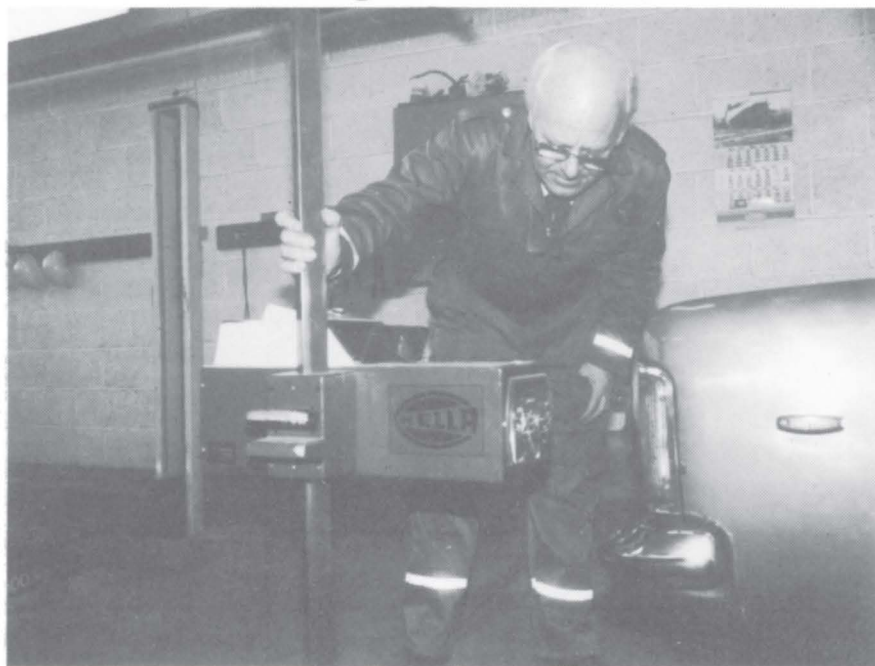
Årets pensjonistavslutning foregikk i den tradisjonelle stilen med god stemning og noen gode historier fra de som nå går over en rekken som Vegvesenets pensjonister.

Fjellrensk, forts. fra side 13

Alf Åsberg, Sigbjørn Gjerden, Magne Stenbrenden og Arne Rekestad hadde jobben langs fjellsiden. Magnus Solum, Inge Lima, Ivar Antonsen og Jan Eriksen hadde ansvaret på toppen og Odd Damdalen og Per Teien holdt seg nede på bakken. Per Teien ryddet opp på veggen med hjullaster.

Da det ble spurt om de likte jobben var svaret ganske greit, det gjorde de. Det var en forandring fra det de drev med til daglig. Det blir ikke drevet med fjellrensk i Holmestrandfjellet hvert år, kanskje prøver de å renske fjellet langs E 18 og riksveg 315 ca. hvert 5. år

Prosjektgruppe utreder biltilsynet mot år 2003



Hvilke krav og forventninger stilles til vegvesenet og biltilsynet i år 2003? Hvordan ser bilparken ut? Hvordan har samfunnet utviklet seg på disse årene?

av Sigmund Riis

Dette er noen av de spørsmål som ei gruppe lokalt i fylket skal forsøke å bringe klarhet i for biltilsynet Vestfolds vedkommende. De eminente og lærde spåmenn/-koner som er utnevnet til dette dristige prosjekt er :

Harald Ouff, biltilsynet Horten
Anne Mai Presthaug, planavdelingen
Tore Søyland, biltilsynet Tønsberg
Tore Solberg, adm/øk-avdelingen
Leif Gjestad, biltilsynet Larvik
Sigmund Riis, biltilsynsavdelingen

Prosjektansvarlig er biltilsynssjef Magnus Bøie. Prosjektleder er Sigmund Riis.

Prosjektgruppa har fått følgende mandat:

* Vurdere nåværende og framtidige arbeidsoppgaver i biltilsynet i Vestfold med henblikk på samfunnsutviklingen.

* Vurdere biltilsynets organisasjon, bemanning, lokalisering og struktur med henblikk på best mulig service for publikum og effektiv drift.

* Avklare arbeidsfordelingen mellom vegkontoret (stab) og de respektive stasjonene, samt forholdet til de øvrige avdelinger.

Bakgrunnen for å sette igang dette prosjektet nå har sammenheng med at:

- biltilsynsstasjonene i Horten og Larvik har leieavtaler som utløper i hhv. 1992 og 1995 (dog med mulighet til forlengelse)

- arbeidet med NVVP 1994-97 starter opp i høst

- alle vegkontorene i landet skal vur-

Hvordan skal biltilsynet utvikle seg framover? Prosjektgruppa skal se på nåværende og framtidige arbeidsoppgaver, organisasjon, lokalisering og oppbygning, og avklare arbeidsdelingen mellom stab og de respektive stasjonene.

dere sin organisasjon innen juni 1991

Av hensyn til sistnevnte punkt bør gruppa ha sluttrapporten klar i juni neste år.

Nå kan man si at dette arbeidet er igang forlengst i og med at vi allerede ifjor besluttet å flytte biltilsynsstasjonen i Horten til Skjeggstad i Holmestrand sammen med ny vegstasjon for nordfylket. Denne løsningen ble av forskjellige grunner lagt på is av Vegdirektoratet. Prosjektgruppa betrakter derfor situasjonen for biltilsynet i nordfylket som åpen for nye betraktningmodeller med hensyn til organisering og lokalisering.

Prosjektgruppa stiller seg åpen for gode forslag og spådommer. Spesielt saftige og spenstige utspill premieres! Krystallkuler kan leases ved prosjektleders kontor i Uni-blokkas 3. etg. Vi vil komme tilbake med nærmere orienteringer under prosjektets gang.

Suksess med jentefotball!



Vegas jenter nådde semifinalen i vegcupen. Bak f.v.: Inger Engelsen, Marit Wroldsen Dahl, May-Britt Lie, Grethe Mehammer, Lisbeth Danielsen. Foran f.v.: Laila Bæk, Hilde Kristiansen, Frøydis Aarnseth, Inger Lise Fristad. Helt foran: Elin Hem.

Årets vegcup i fotball gikk av stabelen i Lillestrøm 15.-16. juni i ny og utvidet utgave. I fjor ble for første gang alle fylkene invitert til en og samme turnering, uten forutgående kvalifisering. En like historisk begivenhet var det imidlertid at damene i år også ble invitert med, ikke som "ledsagere", men som fotballspillere.

av Øystein Ludvigsen

17 herrelag og imponerende 12 damelag stilte opp, bare 2 fylker var ikke representert (merkelig nok de to fylkene Vestfold har eksportert vegsjefer til). Damelagene besto av 7 spillere og spilte på små baner og mot små mål. Vestfold stilte selvsagt med både herre- og damelag. Vi hadde visse forventninger til jentene våre etter

god oppslutning og innsats på treningen gjennom vinteren og våren. Og de skuffet ikke. Innsatsen ble belønnet med avansement til semifinalen etter 1-0 over Telemark og 2-0 over Akershus. I semifinalen ble det derimot 2-3 mot Oppland etter at sistnevnte ledet 3-0 ved pause. Spurten ble nok satt inn litt for sent.

I damefinalen vant Vegdirektoratet klart over Oppland med 4-2. Det hadde nok blitt en tøff oppgave også for våre jenter.

Herrelaget hadde havnet i den største puljen sammen med bl.a. Rogaland og Østfold som har byttet om å vinne vegcupen de 4 siste årene. Håpet om semifinaleplass var derfor ikke påtrengende stort. Vi var likevel fornøyd med oss selv etter to tap (0-1 mot Rogaland og 0-2 mot Østfold), en uavgjort (1-1 mot Vegdirektoratet) og visstnok herreklassens mest målrike kamp (4-1 over Hedmark).

Herrefinalen ble en jevnspilt batalje mellom Troms og Sør-Trøndelag. Med 1-1 etter ordinær tid og ingen mål i ekstraomgangene måtte det straffesparkkonkurranse til for å kåre vinneren. Det ble til slutt Sør-Trøndelag, deres første seier i vegcupens historie.

Alt i alt ble det nye vegcupopplegget en vellykket historie, spesielt det at jentene også har blitt med. Det bevirket dessuten at fredagskvelden og banketten på lørdag ikke bare ble en "guttefest" med velkjente konsekvenser.

Mye folk og et lite egnet lokale gjorde dessverre banketten til en noe blandet opplevelse, alle jentene til tross. Akkurat den delen av arrangementet kan nok forbedres til neste år. Da står for øvrig Sør-Trøndelag som arrangør. Tid og sted er foreløpig ikke fastlagt, men det er grunn til å glede seg uansett. Vegcup er og blir gøy, på og utenfor fotballbanen!

Nye regler for farlig gods:

Hva har vi egentlig gjort?

Vestfold sto tilbake med mye heder etter "Vegen og vi"s avsløring av manglende oppfølging av de nye forskriftene om farlig gods nå i vår. Vi var ett av de meget få fylkene som hadde tatt initiativ til å følge opp de nye reglene, kunne etatsbladet fortelle. For mange av våre ansatte kom dette tydeligvis som en overraskelse, og Vestfold er'n har undersøkt hva som egentlig har skjedd på dette området hos oss.

av Erik Thomassen

Karsten Gjersøe er saksbehandler på disse sakene på vegkontoret. Han forteller at det er produsert en folder som er fordelt i alle biler og som vil bli fulgt opp gjennom et informasjonsmøte med oppsynsmenn og skytebaser i august. - Egentlig var det meningen å ha dette møtet før sommerferien, sier Karsten, men på grunn av hardt kjøring i forbindelse med åpningen av nye E 18 i Sem lot dette seg ikke gjøre.

Maskinsentralen har ellers utredet hvilke kjøretøyer som må oppgraderes for at vår frakt av farlig gods skal tilfredsstillende de nye reglene. Ove Jensen forteller at man i denne omgang vil oppgradere bilene 514-02 og 514-51. Dette er 3,5 tonns lastebiler. Disse vil få brannhemmende presenning minst 20 cm ned på sidene med låse-list. Dessuten blir de utstyrt med skilt foran og bak, ikke brennbare stoppeklosser for hjula, bærbare batteridrevne oransje lykter og nødvendige dokumenter. - De større bilene blir det veldig kostbart å gjøre noe med, sier



Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern skal typegodkjenne malebilene.

Ove, og man vil derfor heller tilpasse transportene slik at man kjører mindre mengder sprengstoff på hver tur.

Malebilene er et kapittel for seg. Direktoratet for brann- og eksplosjons-

vern vil typegodkjenne disse på grunnlag av en gjennomgang av vår bil. Tegninger og beregninger på trykktankene på malebilene må imidlertid framskaffes først. Her venter vi på tilbakemelding fra produsenten.

Maskinsjefen trakk seg!

Agnar Nondal som fikk stillingen som maskinsjef etter Tore Kaurin og skulle tiltre 1. august har trukket seg. Det innstilles overfor Vegdirektoratet på at nr. 2 på den opprinnelige innstillingslista, Finn Skontorp Johnsen, Duken, skal ansettes i stillingen.

Takk
for oppmerksomheten
ved min 60-års dag!

Kjell Rønningen

Flere ulykker første halvår

Vi har nettopp tatt fatt på andre halvdel av året 1990. Like selvfølgelig som 17. mai dukker spørsmålet opp: Hva skjedde i den første halvdel? Nå har vi ingen fasit på det spørsmålet, enda. I hvertfall ikke hva ulykkestallene angår. "Ferske" tall har gjerne den egenskapen at de ikke stemmer helt. Så også med ulykkestallene. Skulle vi derimot vente til tallene stemmer, er de gjerne så gamle at de ikke lenger er interessante. Derfor; bær over med at tallene som nå kommer kanskje ikke stemmer hundre prosent. Et visst inntrykk av hvordan det står til vil du likevel få.

De tallene vi kan legge fram så langt bygger på skriftlige rapporter fra politiet for de fem første månedene, og vår månedlige telefon-rapportering fra samme sted, der vi får med oss ulykkene den siste måneden. Det er ikke alt vi har klart å få fram opplysninger om over telefon, men det får nå heller være. Vi har sammenlignet tallene for første halvår i år, i fjor og gjennomsnittet for første halvår i perioden 1986 - 89.

For å ta antall ulykker først, så har vi registrert 202 ulykker med personska- de i år. I samme periode i fjor hadde vi 190, og i årene før 198 ulykker. Ingen dramatisk økning med andre ord, men det var vel en nedgang vi hadde håpet på? Når vi samtidig vet at det skjer flere ulykker i andre halvår enn i første, viser tallene at vi ikke ligger spesielt bra an i forhold til vår egen målsetting om ikke mer enn 420 ulykker i år.

Tilsvarende antall skadde er 244, 237 og 249. I tillegg har vi registrert 13 drepte hittil i år, 12 i første halvår i fjor og gjennomsnittlig 10 drepte tidligere. Vi har med andre ord et høyt antall drepte i første halvdel av 1990. Av disse mistet 1 livet i januar, 7 i februar, 4 i april og 1 i juni.

Av årets 202 ulykker skjedde 56 i Nord-Jarlsberg politidistrikt, 61 i Tønsberg, 40 i Sandefjord og 45 i Lar-

vik. Omtrent slik har ulykkene også fordelt seg de siste årene.

I første halvår i fjor skjedde det noe færre ulykker på E-18 og noen flere på riksveg enn tidligere, men i år er vi antagelig tilbake til det gamle. "Antagelig" fordi vi sitter igjen med 37 ulykker som enda ikke er plassert på riktig vegtype. Det vi i såfall vil ende opp med er 15 % av ulykkene på E-18, 40 % på riksvegene, 20 % på fylkesvegene, 20 % på kommunale veier og 5 % på private veier.

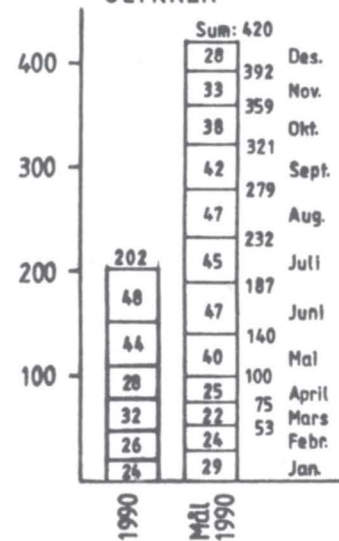
På strekningen fra Kopstad til Hemsengen på E-18 har vi nå hatt Automatisk Trafikkontroll (ATK) i drift i to år. Før dette utstyret ble innført skjedde det i gjennomsnitt 14 ulykker hvert år på denne strekningen. I 1989 registrerte vi 7 ulykker, hittil i år har vi registrert 2 ulykker med personska- de. Bedre og bedre, med andre ord.

Hvem er skadet i trafikulykkene i Vestfold så langt? Vel - i år, som før, er det bilførerne og deres passasjerer som er mest utsatt. Av i alt 244 skadde og drepte utgjorde disse to trafikant-gruppene henholdsvis 121 og 43, dvs. 2 av 3 skadde. Antall bilførere er noe høyere enn i fjor, mens antallet skadde passasjerer har gått ned med 19. Antall skadde mopedister var høyere enn vanlig i fjor (34), men er nå nede på samme nivå som tidligere (26). Antall skadde fotgjengere er noe lavere. Tidligere ble 25 - 26 fot-gjengere skadet i første halvår, i år har vi registrert 19 skadde. Den største endringen i år finner vi for syklistene. I fjor ble 17 syklist skadet i løpet av årets første 6 måneder. I perioden 1986 -89 var tallet 21 i gjennomsnitt. Hittil i år er vi oppe i 29 skadde syklist.

Hva alder angår er tallene svært så usikre, men dersom det vi har registrert så langt skulle stemme, vil vi ende opp med en merkbart lavere andel trafikkskadde under 24 år enn tidligere. Foreløpig må dette betraktes som en ren gjetning.

Øystein Langdalen

ULYKKER



Nye permisjonsregler ved svangerskap, fødsel og adopsjon

Endringer gjeldende fra 1. mai 1990

Fellesbestemmelsenes §10.1:

Svangerskap og fødsel gir arbeidstaker rett til tjenestefri med full lønn i 28 uker (eventuelt 80 % lønn i 35 uker) ved nedkomst, dersom hun har tjeneste 6 av de 10 siste måneder. retten til lønn under fødselspermisjon forlenges med 2 uker (80% lønn i tre uker) for hvert barn som fødes ut over ett ved samme fødsel. Lønn gis fra det tidspunkt hun slutter i arbeidet, dog høyst 12 uker før fødselen.

Fellesbestemmelsenes §10.10

Ved adopsjon av barn under 15 år gis adoptivforeldre som har 6 måneders forutgående sammenhengende tjeneste rett til permisjon med full lønn tilsammen i inntil 26 uker (80% lønn i 33 uker). Permisjonen må være avsluttet senest 26 (33) uker etter at omsorgen for barnet er overtatt. Retten til lønn under adopsjonspermisjon forlenges med to uker (80% lønn i tre uker) for hvert barn utover ett som adopteres samtidig. Det forutsettes at begge foreldrene arbeider utenfor hjemmet og at den søm gis permisjon tar omsorgen for barnet.

Fellesbestemmelsenes §10.5

Permisjon uten lønn for å ta hånd om barn i forbindelse med fødsel eller adopsjon gis i inntil tre år i tillegg til permisjonen med lønn. Permisjonen(e) må etter de siste bestemmelsene tas ut før barnet blir 12 år.

Personalsksjonen v/ Annlæg Wold

VM i presisjonskjøring



Anne Berit Askestrand tok 2. plass i klasse B-1 i presisjonskjøring

Jentene kommer!

Årets lokale vegmesterskap i presisjonskjøring med lastebil ble arrangert på Ås vegsentralt torsdag 31. mai.

av Kåre Holtung

21 deltakere konkurrerte om fine premier og plass på "elitelaget" som går videre til landsfinalen på Voss.

Det ble konkurrert i to klasser, to-akslet bil under 7,5 tonn totalvekt og tre-akslet bil over 7,5 tonn.

To sporty jenter stilte også i år på startstreken sammen med "gutta", og Anne Berit Askestrand tok en hederlig 2.plass i den "lette" lastebilklassen, slått med fattige fem prikker!

Vi gratulerer og ønsker henne og de øvrige deltakerne, to i hver lastebilklasse og to i høvelklassen, lykke til på Voss 1. september!

Resultatene:

Klasse B-1, to-akslet lastebil under 7500 kg:

1. Tore Berntsen
2. Anne Berit Askestrand
3. Tore Jan Hansen
4. Eddie Vike
5. Arne Rekstad

Klasse B-2, to-akslet lastebil over 7500 kg:

1. Gunnar Eriksen
2. Jan Eddy Eggar
3. Gunnar Arnesen
3. Ove Jensen
5. Jan Syvert Bråthen
6. Thorbjørn Olsrød
6. Bjarne Veum

Trer i kraft fra 1. 8:

Plan for informasjonsberedskap

Fra 1. august setter vi i verk en plan for hvordan vi skal opptre i situasjoner hvor vi blir utsatt for stor oppmerksomhet fra media. Dette kan f. eks. være ved ulykker på vegnettet eller på våre arbeidsplasser, feil på vegger, bruer eller tunneler, eller ved store trafikkproblemer som følge av ekstreme værforhold eller lignende. Alle som kan komme til å komme opp i slike situasjoner vil få utlevert en folder som gjør rede for de viktigste prinsippene for hvordan man skal opptre.

Hos oss har hovedprinsippet lenge vært at alle ansatte har anledning til å uttale seg til media om forhold som angår eget ansvarsområde. Dette prinsippet vil fortsatt stå ved lag, selv om planen fastslår at man i visse spesielt vanskelige situasjoner vil måtte begrense denne retten noe.

En viktig del av planen er varslingsrutiner. Nytt er det at biltilsynetsinspektører fra 1. august skal varsle vegmesteren når politiet kaller dem ut til alvorlige ulykker. I det siste har vi sett mange eksempler på at pressen slår opp løse uttalelser fra politifolk og andre om feil på vegen som ulykkesårsak. Dette er svært uheldig, og oftest har påstandene vist seg å være helt grunnløse. Det er derfor viktig at vegmesteren (eller hans stedfortreder) så snart som mulig etter at en ulykke har skjedd selv kan befare ulykkespunktet og eventuelt gi en vurdering av vegforholdene til pressen.

Folderen som nå blir delt ut gir detaljerte opplysninger om varslingsrutiner i ulike typer situasjoner, og inneholder oversikt over viktige telefonnumre. Planen forøvrig inneholder dessuten en oversikt over hvordan ledelsen vil organisere informasjonsarbeidet i forbindelse med særlig alvorlige og vanskelige hendelser.

ET

Juli/august

50 år: 70 år:

Thor Kristiansen, 2/7 Johnny Andersen, 9/7

65 år:

Einar Flåtten, 28/7 75 år:

Roland Larsen, 11/8 Hans E. Allum, 12/7

Det skjer i juli/august:

På E 18 i Sem blir det FERDIGSTILLELSE av kryss på Kjærnestoppen, finpuss, beplantning og opprydding.

På E 18-anlegget i Stokke blir det UTTRAUING av myr og sprenging ved Asketraet.

Dessuten blir det SPENNING, TRAUING og RØRLEGGING i området Sørby - Ramsum.

Det blir også OPPSTART på omleggingen av E 18 ved Furulund kro. (Entreprise)

På GJENNESTAD BRU blir det reise av STILLAS, FORSKALING OG ARMERING av overbygning.

For Sørby bru var det ANBUDSÅPNING 3. juli. Anleggsstart ca. 15. august.

På Nordre Sandelv bru på E 18 blir det SANDBLÅSING, MALING AV STÅLBJELKE med tilhørende stillasarbeid.

På Brekke bru på riksveg 305 skal det LEGGES MEMBRAN og ASFALTERES brudekket. Reperasjon av kantdrager.

På Fossnes bru, riksveg 312, blir det SANDBLÅSING, MALING AV REKKVERK og STÅLDELER. Betongskader repareres.

For Vergedal bru, fv. z-860, skal det FORSKALES, ARMERES OG STØPES LANDKAR. I august foretas BJELKEMONTASJE første byggetrinn.

2. del av biltilsynets adferdsregistrering (trafikkkonkurranse) i RUNDKJØRINGER skjer i august.

To nye strekninger med automatisk trafikkontroll (ATK) settes i drift i løpet av juli. Se side 3.

16. juli blir det TRAFIKKSIKKERHETSDAG i Nevlunghavn. Samarbeidsprosjekt mellom Trygg Trafikk, NAF, KNA, Larvik politi, UP, Larvik sykkel og moped, Larvik autoco og Biltilsynet.

I vedlikeholdsområde 01 blir det ASFALTERING på rv 8, Steinsholt - Svarstad og på rv. 315 Dokka - Buskerud grense. På z-860 blir det GRØFTING.

Område 01 skal ellers gjennomføre 1. gangs kantslått på fylkesvegene og 2. gangs kantslått på riksvegene.

Nye kommunikasjonskanaler (for politi og brannvesen) monteres i Holmestandtunnelen. Betongdekket i tunnelen skal freses.

Nettsikringsarbeider i Holmestrandfjellet påbegynnes. 4000 m² sør for tunnelen skal sikres.

Område 02 skal også gjennomføre kantklipping. Ellers blir det GRØFTING på riksveg 311 og på fylkesvegene 530 og 535. 311 skal dessuten ASFALTERES

Forøvrig blir det grusing av banketter og fuging av asfalsprekker og maling av kantstein og betonggriser i område 02.

I område 03 blir det drenering langs E 18 Langåker - Klinestad, asfaltfresing og legging av MEMBRAN på Tjønne-myra bru ved øst for Vassbotten og utbedring av stikkrenne på rv. 8 ved Rimstad.

Velkommen:

Morgan Eklund, saksbehandler økonomi