



Aktuell!

# Vestfolder'n

Internt organ for Statens vegvesen Vestfolds ansatte

## Ytterligere forsering i Stokke mulig: **Linja farbar etter ti måneders drift**



Arbeidet med E 18 i Stokke går så fort fram at det vil være teknisk mulig å åpne tidligere enn 2. juli 1992. Her fra skjæringen ved Asketraet.



Arbeidet med nye E 18 i Stokke skrider fram med "sjumilsfart". Allerede 10 måneder etter anleggsstart på den åtte kilometer lange motorvegsparsellen, er linja farbar med personbil. Teknisk sett vil det være mulig å åpne anlegget tidligere enn den allerede framskutte datoen 2. juli 1992. Bevilgningene avgjør.

Vår mann til topps i VM i  
orientering! Side 16

Side 6 -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:

De har det ikke alltid like greit de som er satt til å styre dette landet vårt. I vår svarte et stort flertall av de som ble spurt i en meningsmåling at de var for miljøavgifter. Når statsbudsjettet så framlegges med forslag om nettopp slike avgifter, bl.a. på bensin, så får pipa en annen låt. I en meningsmåling som Dagbladet har fått utført svarer over 60 % av de spurte at de er imot innføringen av en, egentlig ganske moderat, miljøavgift på bensin.

Nå kan man selvsagt diskutere om avgiftsøkningen først og fremst var begrunnet i miljøhensyn eller hensynet til Statens inntekter. Vi har imidlertid en mistanke om at det folk og næringsliv protesterer mot er at bensinen igjen blir dyrere, og ikke hvorfor den blir det.

## Ikke greit!

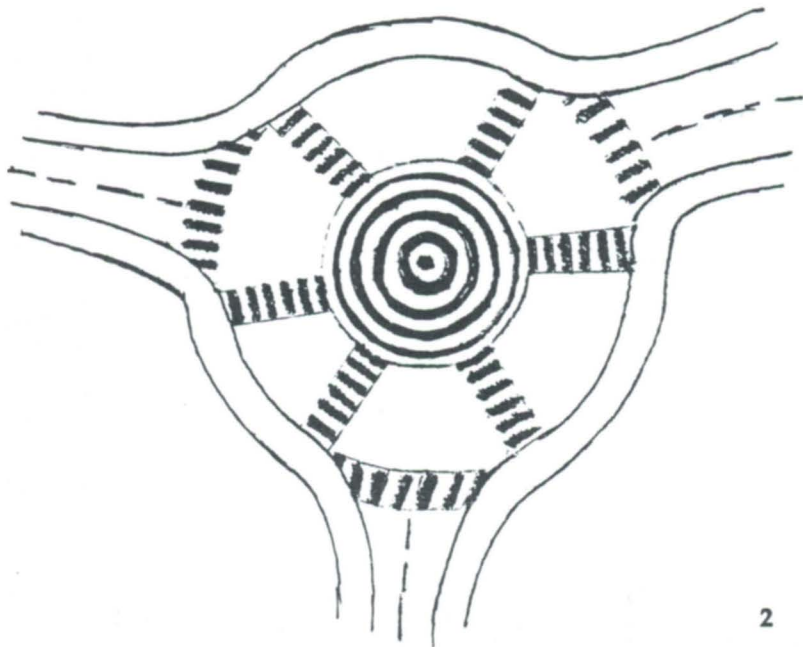
Denne saken viser etter vår mening at miljødebatten har begynt å bli realistisk. Hittil har det ensidig vært fokusert på *inntektssidene* ved miljøforbedringer, utgiftssidene er det få som har befattet seg med. Et bedre miljø må imidlertid koste noe, og man kan ikke forutsette at alle andre skal dekke utgiftene.

Sjonkel Rolf og Titten-Tei driver for tiden miljøundervisning for barn på NRK-TV på søndagskveldene. Forrige søndag besøkte de blant annet brunkullområdene i Tsjekkoslovakia hvor kraftverk og industri spyr ut forurensing vi knapt kan forestille oss.

- Men kan de ikke stenge disse fabrikkene da, spurte Titten-Tei, og joda, svarte Sjonkel Rolf, det er mange mennesker som har begynt å tenke på det nå. Særlig i Norge, tenkte vi i vårt stille sinn, hvor dette ikke ville ha kostet arbeidsplasser eller inntekter.

I lang tid har miljøaktivister presentert sine fristende retter for publikum. Og Ola og Kari har takket ja, uten å tenke på regningen. Eller kanskje har de trodd at andre skal betale gildet? Selv er vi tilhengere av å begrense bilbruken, og er innstilt på at høyere drivstoffpriser er den enkleste måten å gjøre det på. Forutsetningen er imidlertid at også andre land regulerer opp sine priser. Ellers blir det ingen rimelighet i dette og heller ikke noen global effekt av tiltaket.

## Fotgjengerprioritert rundkjøring



Høstens kampanje for å gjøre tilværelsen lysere og enklere for eldre fotgjengere har ikke gått upåaktet hen for vår kreative kontakt i Kremmerhusets sjuende etasje. (Espen Alme har av godt forståelige grunner bedt om å få være anonym, og det vil vi selvsagt ta hensyn til.)

Vi har i dag gleden av å kunne presentere en genial nyskapning som virkelig tar fotgjengerens problemer på alvor: den fotgjengerprioriterte rundkjøringen. I de rundkjøringene som hittil er utplassert er jo fotgjengerne nærmest uønsket (jaget vilt). Det er ikke grenser for hva man finner på for å få dem bort og vekk. (Underganger overganger etc.) Vår anonyme kontakt har snudd verden på hodet for en hardt prøvet gruppe. Vi bøyer det i (asfalt)støvet i stum beundring!



---

---

# Nettsikring i Holmestrandsfjellet: Første egenregikalkyle i vedlikeholdet

*Vedlikeholdsområde 01 hadde det laveste anbudet i konkurransen om nettsikringsoppgaven syd for Holmestrandtunnelen. Arbeidet er nå avsluttet med godt resultat.*



Statens vegvesen Vestfold v/Sande vegstasjon la inn anbud på nettsikring i Holmestrandsfjellet i konkurranse med flere private entreprenører og vant. Arbeidene er nå gjennomført med godt resultat.

av Jorun Sætre Bringaker

Tidligere i høst gikk Statens vegvesen Vestfold ut med et anbud i forbindelse med fjellsikring E 18 Holmestrandsfjellet. 4000m<sup>2</sup> fjell syd for Holmestrandtunnelen skulle sikres med nett. Høyden på fjellet er ca. 70 m.

Sande vegstasjon la inn et anbud i form av egenregikalkyle og vant med klar margin. De har tidligere montert ca. 8000m<sup>2</sup> fjellsikringsnett og kan på den måten dokumentere tidligere erfaring fra fjellsikringsarbeider.

Arbeidene startet opp mandag 8. oktober 1990 og ble avsluttet i løpet av uke 43. Vi har for det meste hatt 5 mann på denne jobben. Det var Sigbjørn Gjerden, (formann), Arne Rekstad, Magne Stenbrenden, Alf Åsberg og Per Teien. Leder for anlegget har vært Rolf Sommervik og oppsynsmann Odd Tandberg. De som har utført arbeidet i fjellveggen i tau får et tillegg på kr 48,- pr. time. Øvrige mannskaper som har deltatt i samme arbeid har fått kr 24,- pr. time som tillegg. Det har vært et risikofyllt arbeid som krever ekstra innsats av hver enkelt.

Arbeidet har foregått på sydsiden av Holmestrandtunnelen. Trafikken på E 18 har til tider blitt ledet gjennom Holmestrand og trafikken nordfra har gått gjennom tunnelen og blitt ledet

over i annen kjørebane forbi anleggsstedet. Tunnelen har også enkelte tider vært helt stengt. Framdriften på arbeidet har vært meget bra. Nett er hengt opp ovenfra og sydd sammen i hver maske med nødvendige låselykker. Lengden på nettene var ikke så lang at de nådde helt ned, slik at de er skjøttet, og det er blitt gjort fra kran som har stått på bakken.

Det at Vegvesenet har kunnet gjøre en slik jobb til konkurransedyktig pris mener de ansatte og ledelsen er veldig hyggelig. I dagens situasjon er det kanskje ekstra moro fordi de private entreprenørene har lite å gjøre og av den grunn presser prisene langt ned. De som har jobbet med dette sier at det å konkurrere på lik linje med de private og kunne vise at de greier det, gir dem større vilje til å stå på.



## Ledelsens spalte

# Ledelsesutvikling - ikke bare kursing

Avdelings- og toppledelsen er på kurs - igjen. Ledelsesutvikling står i fokus - igjen. Dette er et felles opplegg for samtlige ledere i Statens vegvesen - igjen. Kursing er naturligvis både nyttig, nødvendig og bra. Kanskje har vi likevel minst like mye å hente ved å lytte til og analysere signaler fra vår egen organisasjon.

Ut fra de indikatorer vi har, som f.eks. sykefravær, diskusjoner i fellesmøtet, anker i ansettelsessaker, henvendelser til personaleksjonen etc, tror jeg vi kan si at vi jobber godt sammen og har et godt arbeidsmiljø. Dette skal vi alle sammen ta æren for. Noen sovepute må det imidlertid ikke bli at folk stort sett trives og har det bra.

Mye kan fortsatt bli bedre. Den lett oppgitte undertonen i innledningen er en invitt til å diskutere hvordan vi skal få en bedre ledelse. Og da mener jeg ledere på alle nivåer, fra formenn til vegsjef.

For min egen del vil jeg framheve tre forhold som jeg er spesielt opptatt av at vi skal bli bedre på. For det første; er tillitsforholdet, den personlige kontakten mellom ledelse og medarbeidere god nok? Fra våre omgivelser; fylkespolitikere, departementer, Vegdirektoratet, mottar vi en rekke signaler som vi bruker svært mye tid på å analysere og tolke. Bruker vi like mye eller nok tid på å tolke signaler fra den enkelte eller grupper av ansatte, organisasjonen? Bryr vi oss nok om det enkelte mennesket i vår egen organisasjon? Tør vi være åpne mot hverandre på godt og vondt?

For det andre; er våre ledelsessystemer gode nok? Vi har mange ledelsesnivåer innen hver avdeling, og vi er fordelt på avdelinger, seksjoner og funksjoner med de formelle linjer som gjelder der. Organisasjonsformen skal tjene en hensikt og være rasjonell - og er blitt som den er blitt av den grunn. Likevel synes jeg at våre systemer og linjer enkelte ganger kan være til hinder for en god og effektiv løsning av de problemer vi står overfor. Har vi en god kultur og god aksept på at ett ledernivå i enkelte situasjoner overprøver et underliggende nivå? Bruker vi ledernes kompetanse riktig? Kommer beslutninger klart fram og til riktig nivå? Dette er noen sentrale spørsmål.

Og for det tredje; Er ansvars- og myndighetsforholdene klare nok? Det er en forutsetning for en god organisasjon at den enkelte medarbeider vet hvilken myndighet og hvilket ansvar han eller hun og andre har. Den som er gitt ansvar og myndighet må også gis muligheter til å forvalte dette på en god måte. Dette betyr frihet innenfor avtalte rammer. Har vi det?

Vet den enkelte medarbeider/leder hvem som tar avgjørelser på hva og sørger for å bringe saker dit de hører hjemme? Jeg tror vi med fordel kunne gå gjennom våre saksområder for å klargjøre hvem som har ansvar for hva. Dette bør vi gjøre i den pågående årsplanleggingen for 1991.

Jeg tar gjerne imot synspunkter på problemstillingene jeg over har trukket opp og andre forhold som ledelsen bør gripe tak i. Snakk gjerne med din leder, eller ta pennen fatt!

Tore Kaurin

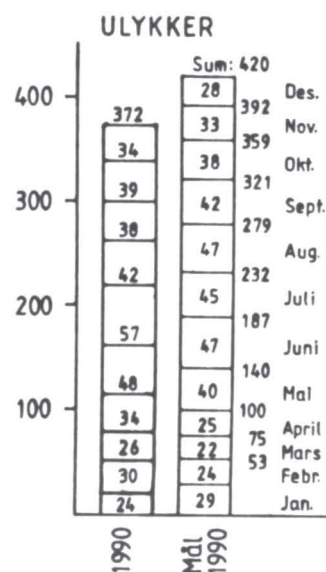
## Ingen drept i oktober

I oktober skjedde det 34 ulykker med personskade i Vestfold-trafikken. Gjennomsnittstallet for oktober de siste fem årene er 39 ulykker. Ingen ble drept på vegene i Vestfold i oktober i år. Tallene for oktober i fjor viste en drept og 37 ulykker med personskade.

Hittil i år har det skjedd 372 ulykker med personskade, mens måltallet er 359. På grunn av etterslep i rapporteringen er ulykkestallene for en tidligere måned justert noe opp i den oversikten vi bringer under. Målet om ikke flere enn 420 ulykker i år skulle imidlertid fortsatt være innenfor rekkevidde om ulykkesutviklingen i årets to siste måneder blir like positiv som den har vært ellers i høst.

Den mest utsatte gruppen denne måneden er bilførerne. Det meldes om 17 skadde bilførere og seks passasjerer. Andre skadde i oktobertrafikken er en motorsyklist, sju mopedister, fire syklistere og fem fotgjengere.

På landsbasis omkom 27 mennesker i oktobertrafikken, mot 29 i fjor. Hittil i år har 272 mennesker mistet livet i trafikken. På samme tid i fjor var tallet 301.





Anleggslederen ser tilbake ti år etter første salve:

# - Holmestrandtunnelen et spennende anlegg!

8. oktober var det ti år siden den første salven i tverrslaget på Holmestrandstunnelen ble avfyrt. Dermed var man for alvor i gang med et prosjekt som på mange måter var unikt både i vårt fylke og i landet forøvrig. - Et pionerprosjekt, sier anleggslederen fra den gang, Torstein Garnes Johnsen, til Vestfoldern. Dette var første gang man utnyttet kompetanse i stort omfang i vegvesenet på tvers av fylkesgrensene. Jobben ble utført av erfarne tunnel drivere fra Hordaland.

av Erik Thomassen

- Det var en rik og spennende tid, sier Garnes Johnsen som fulgte anlegget hele tiden og bodde i Horten helt fram til 1984. Entreprenørene var lite blide på grunn av egenregidriften, og det var mye oppstuss om anlegget også av andre grunner. Det viste seg at kostnadsoverslagene var for lave, og dette medførte fornyet Stortingsbehandling.

Selv om fjellet i Holmestrand var dårlig, var selve anlegget ikke så spesielt sett fra hordalendingenes synsvinkel. Det spesielle var den enorme interessen det var for det som ble gjort og den veldige mediefolkuseringen. - Vi hadde busslast etter busslast med besøkende og journalister fra alle mulige aviser fra Aftenposten til Klassekampen. Etterhvert tror jeg vi lærte oss å takle dette ganske godt, sier Garnes Johnsen.

I alt var det 20 - 22 mann fra Statens vegvesen Hordaland og seks-sju av våre egne som jobbet på anlegget. Folkene var delt i tre gjenger som hver jobbet 11 dager før de hadde 9 dager fri. I Holmestrand var hordalendingene innkvartert på det gamle syke-



Torstein Garnes Johnsen fotografert i 1980. Han var 27 år gammel da arbeidet startet.

hjemmet.

- Vi ble tatt godt vare på i Vestfold, sier Garnes Johnsen. Innkvarteringen på sykehjemmet var bra, og samarbeidet fungerte godt. Vi følte vi var en del av

vegvesenet i Vestfold, selv om anleggsfolkene nok hadde mindre kontakt enn vi i prosjektledelsen hadde. Var det noe vi hadde bruk for var det aldri noe problem.

Samarbeidet med anleggsavdelingen, maskinsentralen og ledelsen og andre på vegkontoret er i det hele tatt noe av det Garnes Johnsen tenker tilbake på med glede. - Jeg husker vi kom med andre tanker om hvordan vi burde løse problemene omkring tverrslaget enn det man i Vestfold hadde lagt opp til. Man kunne kanskje frykte at det ville være knyttet en del prestisje til de løsningene som tidligere var valgt, men slik var det ikke. Den ulike bakgrunnen og de ulike forutsetningene vi hadde skapte i det hele tatt aldri noen problemer etter vårt syn. Dette gjaldt både overfor ledelsen og oppsynet i Vestfold og overfor de seks-sju vestfoldingene som jobbet på bakstuff og med sikring og rensking.

Torstein Garnes Johnsen jobbet en tid i direktoratet etter at anlegget var ferdig. I 1984 ble han knyttet til konsulentfirmaet Bruer IKB i Bergen, og i perioden 1985 - 89 jobbet han for Selmer-Furuholmen på anlegget av den store oljeterminalen på Sture i Øygarden vest for Bergen. Nå er han tilbake hos Bruer hvor han arbeider med organisasjonsutvikling, primært i offentlig virksomhet. - Det er store penger å spare på å unngå "plunder og heft" når store oppgaver skal utføres, sier han, og det er utviklingsarbeid på dette området jeg arbeider med. Problemet er ofte manglende samarbeid og dårlig ledelse.

- Slik sett var Holmestrandstunnelen et godt prosjekt. Her var alle krefter innstilt på å få jobben gjort så greit som mulig, og derfor gikk det også bra.



# God framdrift i Stokke

Anleggsarbeidene på E 18 parsell Holmene - Tassebekk går meget raskt fram. Det arbeides på flere steder på parsellen samtidig og framdriften er meget god, sier Dag Runar Haugen. Det skyldes ikke minst de bevilgningene som vi fikk i sommer.

av Jorun Sætre Bringaker

Vestfolder'n har vært en tur ute på E 18 i Stokke for å se hvordan det går. Dag Runar Haugen viste oss hele strekningen og forklarte hva som skjedde på de forskjellige stedene. Først var vi helt på sørenden der den nye E 18 skal inn på den nåværende motorvegen ved Tassebekk. Her er det planlagt et toplankryss. Koblinga her er det aller siste som skal gjøres før hele strekningen er ferdig. En rundkjøring på hver side skal anlegges. Dvs. at trafikken fra Stokke må kjøre gjennom en rundkjøring før den kommer inn på E 18. Tilknytningsvegene fra bebyggelsen rundt blir gjort helt ferdig nå.

Flytter vi oss litt lenger nordover kommer vi til kulverten ved Rørkoll. Den har jo vært ferdig en god stund og nå fylles det inntil og det er lagt ned endel overvannsledninger. Her skal det midlertid asfalteres slik at trafikken kan settes på mens interimsvog klargjøres.

Ved Furulund kro var trafikken satt på fredag 19. oktober. Vegomleggingen ved Fulund vil medføre betydelige terrenginngrep; det skal litt nord for Furulund gjøres en ti meters skjæring.

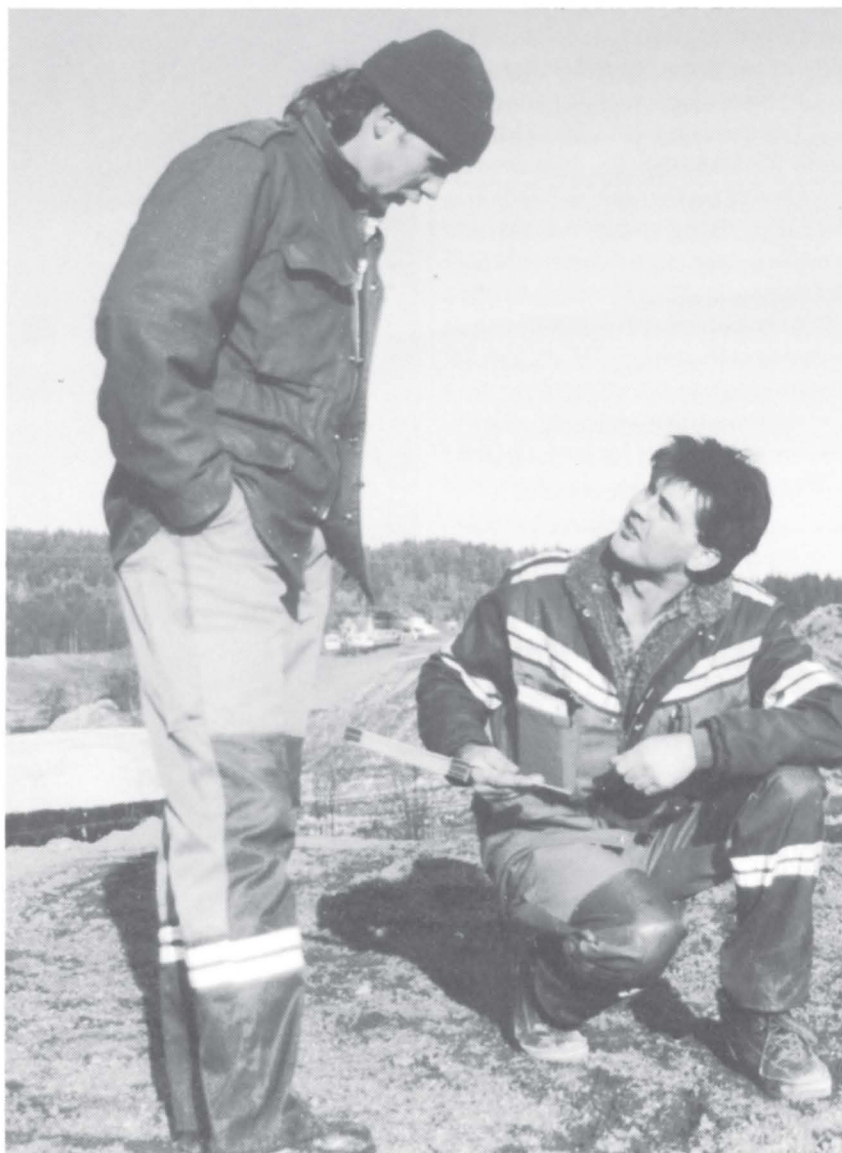
I tilknytning til anlegget har vi også en stor deponeringsplass for over-skuddsmasser på Undelstvedt. I henhold til planene kan det deponeres ca. 200.000 m<sup>3</sup> masse der. De 2 gårdene

som har avgitt grunn i forbindelse med denne plassen vil få ny avkjørsel til E 18 og det skal fylles opp og plane-res etter at anlegget er ferdig.

Nordover på strekningen er grunnforholdene svært dårlige. Da snakker vi om Gjennestadmyra. Her holdt de på med en del rørlegging og oppfylling av pukk og stein da vi var vår

runde på anlegget. 1. november regnet de med å komme igang med isoporfyllingen. Det blir anlagt samme type isoporfylling som er gjort på riksveg 312 over E 18, Semsanlegget.

Sørby bru ble lagt ut på anbud. Vi hadde regnet egenregikalkyle, men et privat firma hadde det laveste anbudet og vant. Arbeidet ser ut til å være



E18-anlegget i Stokke foreres for tiden kraftig. Dag Runar Haugen (t.h.) og Ole Fredrik Brunæs har fullt opp å gjøre.



Arbeidet er i full gang med skjæringen nord for Asketraet.. Skjæringen får en høyde på 15 meter.

godt igang og framdriften er etter planen. På begge sider av bru skal det anlegges rundkjøringer.

Rett nord for Sørby bru skal vi anlegge 2 rasteplasser. De blir liggende gjemt bak en støyvoll for å få litt avstand fra vegen. Der var det endel rørleggingsarbeid igjen.

Ved Asketraet er det fyllt opp endel pga. grunnforholdene. Grunnen består av torvmyr. Arbeidet på Asketraet bru har vi selv og arbeidet er igang. Det skal gjøres skjæring gjennom fjellet nord for Asketraet og denne jobben er satt bort på entrepriser. De var igang med pukking da vi var der. Det er ca. 15 m fjell som skal skytes bort og på

begge sider blir det rette fjellkanter med gjerde på toppen.

I følge Haugen har vi de samme folkene på denne parsellen som vi hadde på parsellen i Sem. I tillegg har vi de som jobbet på anlegget Skjerven - Lønnskollen.

## Tidligere åpning er mulig



Store endringer skjer raskt i området Tassebekk/Rørkoll/Furulund.

-Teknisk sett vil det være mulig å åpne nye E18 i Stokke tidligere enn 2. juli 1992, som er den fastsatte åpningsdatoen, sier anleggssjef Ivar Wulff til Vestfolder'n.

Anlegget i Stokke ligger nå langt foran skjemaet. Allerede nå, 10 måneder etter at anlegget ble satt i drift på den åtte km. lange motorvegsparsellen er det mulig å trafikker linja med personbil.

-Kostnadsutviklingen er også svært gunstig, sier Wulff, og dette gir grunnlag for ytterligere forsering.

et



---

---

# Husker du debatten om E 18 i midt fylket? 50 daa jordbruksland gjen- vunnet på Semsanlegget

Ny E 18 utenom Semsbyen er forlengst tatt i bruk. At vi selv er fornøyd med resultatet er vel og bra, men ekstra hyggelig er det jo at produktet også stort sett har falt i trafikantenes smak. Det kan imidlertid være grunn til å dvele litt ved premissene for veganlegget og hvordan disse er fulgt opp mot omgivelser og berørte parter.

---

av Hans Stordal

---

Som mange vil huske, tok den formelle hovedplanbehandlingen nærmere 5 år, fra vi startet i 1979, til avslutningen i 1984. Vegplanen kom i konflikt med landbruksinteressene og med miljøinteressene, og da miljø definert som kulturminnevern og landskapsvern. Dette var to interesseområder som var tungvektene i samfunnsdebatten på slutten av 70-tallet og begynnelsen av 80-tallet. Interessemotsetningen medførte også som kjent, at saken verserte på departementsnivå i lengere tid, før den ble forelagt Stortinget i form av en melding.

Meldingen angir en rekke premisser for gjennomføringen. Det heter bl.a.: "Departementet forutsetter derfor at det i den videre planlegging legges vesentlig vekt på å begrense skadevirkningene for landbruksinteresser, forninner og natur- og kulturlandskapet.".... "For å redusere ulempene for landbruket er det aktuelt å vurdere grenseregulerende tiltak, drifts- og adkomstveger, underganger, massedeponering/planering og bekkelukking. Det er videre viktig å beskytte avskåret areal mot utbyggingspress." ..... "På grunn av de spesielle landbruksproblemer i dette området, mener Samferdselsdepartementet at det bør iverksettes særlige tiltak for å redusere ulempene."

Forutsetningene er atskillig mere konkrete og detaljerte enn man forventer i en Stortingsmelding. Det vil derfor føre for langt å komme inn på alle sider. Vi vil avgrense oss til å se litt på forholdet til



*Bjarne Østebø på Holmene (t.v.) er en av bøndene som har fått opparbeidet ny jord. Her sammen med Dag Skram fra grunnseksjonen på det nye jordet.*

landbruket og da avgrenset til omtale av massedeponering /planering /bekkelukking.

Ved nevnte tiltak kan man gjenvinne dyrket mark, og/eller redusere de arronderingsmessige ulemper. Dette kan skje ved at det gjennomføres rene landbruks-tiltak, dvs. tiltak som ikke er en direkte forutsetning for gjennomføring av veganlegget, for eks. ved å legge vegen dypere enn nødvendig for å få mere masser til disposisjon, gjenlegging av bekker m.v.

Det er neppe tvil om at mange så på slike rene landbrukstiltak som endel av det kompromisset som lå til grunn for meldingen. Vi vurderte slike tiltak, men det flate området rundt Semsbyen, som vegen skjærer over, gjorde at vi fant dette lite interessant.

Planen innebar imidlertid overskudd på

masser. Dette er blitt brukt på steder hvor resultatet ble gjenvinning av dyrket mark. Slike steder er også påkjørt matjord fra veglinja. Slike områder har i det vesentlige ligget på eiendommer som ikke ble berørt av vegen. Dette fikk blandet mottakelse av de berørte, og da spesielt begrunnet med bortkjøring av matjord.

Overskuddet av løsmasser og matjord er nyttet på ca. 10 forskjellige steder. Størrelsen på gjenvunnet/forbedrede dyrkede arealer er anslagsvis 50 daa. Dette må sees opp mot et totalforbruk i veglinja på ca. 200 daa dyrket mark. Det må dog tilføyes at dette har kommet berørte parter til gode i liten grad.

Kostnadmessig har den gjenvunne dyrka marka netto kostet lite. Overskuddsmassene måtte uansett ha vært kjørt til deponeringsområder. Matjorda har nok påført oss noe kostnader, da den



kunne vært doset direkte utover tilliggende jorder.

Konklusjonen synes være at vi i rimelig grad har oppfylt de premisser som ble lagt, ialle fall for det tema som her er tatt opp.

Det skal dog bemerkes at det i tiden etter 1985 ikke alltid har vært like lett å få hele etaten til å tenke i de baner som meldingen legger opp til. Det skyldes nok delvis at meldingen idag er mindre kjent i etaten, samt at man i den generelle debatt vektlegger de samfunnsmessige interesseområder annerledes enn for bare få år siden. Meldingen gjelder imidlertid også for den pågående E 18-utbygging igjennom Stokke.....

## - Anleggsfolka greie å ha med å gjøre...

Vestfoldern har besøkt en som i aller høyeste grad har vært berørt av motorveganlegget i Sem. Det er Bjarne Østebø på Holmene som har sin gård helt inntil nye E 18. Han er en av flere i området som har fått gjenvunnet dyrkbar mark. Overskudd av matjord og løsmasser har blitt utnyttet og har resultert i et nytt brukbart jorde helt inntil vegen.

Da vi spurte Østebø hvordan han syntes jordet var blitt svarte han at det var blitt et flott stykke jord. Litt stein og røtter var det der, men han var fornøyd.

Østebø fortalte oss også at samarbeidet med Vegvesenet hadde vært usedvanlig godt. Han likte å ha anleggsfolka hos seg. De var greie å ha med å gjøre. Han takket alle (med navn) som hadde vært der, både fra vegkontoret og fra anleggsdrifta, for et godt samarbeid.

jsb

"Jakten på den multidimensjonale kompleksiteten"

# Skolevideo om veg og miljø spilt inn i Vestfold



Pause i opptakene på "ordførerkontoret". F.v: Wilfred Breistrand, vegsjefen og produsent Morten Kolstad fra VIPRO as.

Siste uka i september var vegkontoret og E 18-anlegget i Stokke åsted for opptak av videoen "Jakten på den multidimensjonale kompleksiteten" som Vegdirektoratet står bak.

Om du lurer på tittelen så er det akkurat det som er poenget. Videoen blir produsert med tanke på elever i videregående skoler og er første ledd i en litt større satsing på å gjøre etaten kjent blant ungdom. Samtidig er hensikten å gi et mer sammensatt bilde av forholdet veg/trafikk/miljø enn det en kan få inntrykk av er rådende i dag.

Hovedpersonene i videoen er en skoleklasse (fra Tønsberg gymnas) som får i oppdrag av læreren sin å besvare en gruppeoppgave om hvorfor veger bygges og hvilke konsekvenser de gir. Gruppen låner skolens videoutstyr og gir seg i kast med å tråle anlegg og kontorer for å finne folk som kan svare på spørsmålene deres. Alle andre roller spilles av profesjonelle skuespillere, "ordfører" er f.eks. Wilfred Breistrand.

På E 18 i Stokke ble det tatt opp anleggsbilder, bl.a. ved Vestreborge, mens kontoropptakene ble gjort på vegkontoret. Vegsjefens kontor ble f.eks. en formiddag omgjort til ordførerkontor, mens de øvrige opptakene på vegkontoret ble gjort i 8. etasje hos plangruppa for E 18 i nordfylket. Videoen produseres av VIPRO as i Volda og skal etter planen være ferdig til jul.

ET



# Nytt utstyr til vedlikeholdet

Tre nye biler med tre alternative påbygg. Fra venstre FL10 med dumperkasse, F12 med saltspreader og FL10 med aluminiumsplan.



Våre tre vedlikeholdsområder har endelig fått overlevert hver sin nye lastebil til brøyte- og saltetjeneste. En leveranse som har tatt unormalt lang tid, delvis med årsak i langdryge prosesser med å spesifisere materialet, men mest pga den lange leveringstiden på utstyrssiden.

av Kåre Holtung

Men nå er bilene klare til innsats, og aldri har vi vært bedre rustet til å ta hånd om snø og is.

Og utstyret er som følger:

1 stk. Volvo F-12 6X2, motorstyrke 356 hk. DIN.

2 stk. Volvo FL-10 6X2, motorstyrke 318 hk. DIN.

For teknisk interesserte kan vi nevne at bilene bl.a. har følgende utstyr.

- Robsondrive
- Koblan-konstantkraftuttak med va-

riabel hydraulikkpumpe

- Vegvesenets standardiserte hydraulikkopplegg for betjening av plogutstyr, saltspreader og hydraulisk verk-tøy.

- Vekselplanpåbygg for enkelt skifte mellom lett plan med aluminiumslemmer, dumperkasse, tørrsaltspreder og saltoppløsningspreder.

Den største bilen skal være "trekkdyr" for vår nye variable brøyteplog med effektiv ryddebredde opp til 4,2 meter.

Til vedlikeholdsområdene 02 og 03 har vi anskaffet nye tørrsaltspredere av typen Falkøping som er tilpasset de nye bilene og drevet av deres hydraulikk.

Område 02 har også fått installert saltblandelegg i det nye saltlageret på Ås. Saltoppløsningen blir foreløpig brukt til å befukte saltet vi i dag strør

på vegbanen. Dette for å hindre at saltet blåser av veien og for å fram-skynde smelteprosessen. Blandeanlegget skal også forsyne det nye utstyret for spredning av ren saltoppløsning som område 02 får seinere i høst.

Disse investeringene i salte-/brøyteutstyr representerer en samlet investering på 5,1 mill. kr.

Maskinavdelingen har i seinere tid også anskaffet to mellomstore lastebiler av typen MAN 8.150 F. Disse har begge montert kran, men er ellers forskjellig utrustet for tjeneste i hhv. vedlikeholdsområde 01 og skiltfunksjonen. Samlet prislapp ca. 1,1 mill. kr.

Vi ønsker sjåførene lykke til i sine nye trivelige arbeidsplasser og regner med at de tar vare på utstyret som om det var deres eget!



## Det skjer..Forts. fra side 20:

På z-956 blir det utgraving og utlegging av steinfyllinger for Lilleelv bru.

På Vindfjellvegen i Lågendalen setter vi opp rekkverk i en lengde av mer enn 1000 meter.

Biltilsynet i Tønsberg og Horten forlenger åpningstiden fra mandag 5. november. Ny åpningstid er fra 0800 til 1515.

Vegas årsmøte og årsfest blir avholdt fredag 16.11 hhv. kl. 1730 og 1900 i Eiks klubbhus i Tønsberg.

### Kurs/konferanser i november:

#### Lokale/regionale:

19.10 og 2.11: Lokalt grunnkurs i sveising, 12 deltakere

30.10 og 1.11: Regional EDB-konferanse *Arnfinn Bentzen, Norma Enes*

28.10-1.11: Forbered deg til pensjonsalderen. *Roald Karlsen*

7. og 21. 11 (og 5. og 19.12): Lokalt Exel/regneark-kurs, 8 deltakere

29.-30.11: Anleggskonferanse

Seks dager i okt/nov: Lokalt kurs i Nova-Cad (EDB) 12 deltakere

En dag i november: Selvhjelp for sjåfører (reparatør-kurs)

#### Sentrale:

30.10-1.11: Plansjefkonferanse

20.-22.11: Laboratorieundersøkelser, *Roar Ophun og Anne Hvitmyr Widerøe*

13.-15.11: Selvtillits-/motivasjonskurs for kvinner, *Anne Grethe Friberg*

#### Eksterne:

5.-7.11: Fics-bruker kurs, *Tore Solberg*

29.10-2.11 og 19.-23.11: Asfaltdekker, *Henning Røed*

22.10-9.11: Privatist trafikklærerutdanning, *STLS, Leif Gjestad*

1.-2.11: Samfinansiering og prissetting av kommunale kart; *Karl Helge Askim*

11.-16.11: Forberedelse til pensjonsalderen, *Harald Wessel*

14.-16.11: Geodesi og hydrografi-dagene 1990, *Karl Helge Askim*

19.-21.11: Innkjøp og produksjon av trykksaker, *Erik Thomassen*

26.-28.11: Videregående økonomi for innkjøpere: *Tom Skarre*

26.-28.11: 5000-drift (EDB) *Karl Helge Askim*

22.-23.11: Fjellsprengningskonferanse/Bergmekanikkdagen, *Karl Høiland, Leif Kjølén*

19.-30.11 Voksenpedagogikk, *Anne Hov*

## Møte i pensjonistforeningen, Ås vegstasjon onsdag 17.10 kl.1100

21 personer var møtt fram i tillegg til tre representanter fra vegkontoret med vegsjefen i spissen (J. Lepperød, A. Wold. H.T. Kittelsen).

Formann Kr. Dannevig ønsket de frammøtte velkommen. Tidligere utstedt spørreskjema angående pensjonistforeningen ble gjennomlest. Av ca. 150 pensjonister kom det svar fra 34 stk. Svarene kom vesentlig fra de personer som vanligvis møter fram på møtene og som ellers er aktive. Spørsmålene gikk hovedsakelig ut på ønsker om forandringer på pensjonistforeningens drift, oftere møter, om den enkeltes aktiviteter i sitt nærmiljø, hobbyer etc. Dessuten ønsket formannen gode, fornuftige, eventuelt "ufornuftige" forslag om hva foreningen skal drive med. Men først ble det foreslått at det ble servert kaffe i håp om at dette ville skjerpe litt på både talelyst og ideer.

Det ble nevnt at en pensjonistforening består av 60-åringer og opp til 100 år, slik at det er naturlig at det er stor sprik i interesser. Mange har ofte nok med å holde seg frisk og i live. Derfor må en vente mange ulike svar på slike spørsmål. Videre ble det nevnt at det kan være interessant for den som er i brukbar form å hjelpe andre som måtte ha bruk for det. Men en slik "hjelpesentral" vil kanskje bli vanskelig å drive på fylkesbasis. Slikt er nok lettere på lokalplanet.

For dem som føler for det ble også en form for trim antydnet. Lepperød mente at også trim kan bli vanskelig å drive på fylkesplan. For øvrig syntes han at det alltid var hyggelig å være sammen med pensjonistene og håpet

det lot seg gjøre å arrangere underholdning av noe slag i forbindelse med møtene. Film, eller gjerne en liten tur i fylket for å komme til steder en vanligvis ikke reiser, eller anlegg der vegvesenet virker, f.eks. E 18-anlegget og opplegget for virksomheten i den sammenheng.

Vegsjefen orienterte litt om framdriften av den nye E 18 i nordfylket, og stort sett hvordan den er planlagt. Samtidig har han en vond følelse for de andre store og små oppgavene i fylket som må vente til E 18-opplegget er fullført, trolig i 1997.

Annlaug Wold ville at det ble drøftet hvor den årlige turen i 1991 skulle gå. Å reise til Norsk vegmuseum i 1991 ville bli for tidlig. Museet er ikke ferdig før 1992. Kanskje skal vi tenke på en tur til Vemork, Rjukan eller besøke Villa Fredheim ved Krøderen. Forslag også om å besøke de nye veganleggene med tunnelene i Oslo. Flere forslag ble lagt fram, men vi skal komme tilbake til saken til neste møte, våren 1991. Samtidig ble det meddelt at på den årlige turen også er anledning til å ta med f.eks. kona, men da må hun bestride utgiftene selv.

Forøvrig ble det anbefalt at den som hadde mulighet tok med seg en nabopensjonist til de arrangementer som forekom, enten det er vanlige møter eller annet som blir arrangert. Kanskje har denne naboen, som selv ikke ser seg i stand til å reise alene, både lyst og interesse til å delta i vår virksomhet.

Møtet avsluttet kl.1500.

Olav Aas (ref.)

## Anleggsarbeidere!

Vi sakser fra Vest-Agders "Månedssnytt" som har sakset fra Aftenposten:

"Følgende "hilsen" kommer til dere fra Anette Stai (som sikkert ikke trenger noen nærmere presetasjon: "Jeg tror på "back to nature", jeg, såpe og vann. Jeg elsker svettelukt på menn, tobakksrøyk og ølånne. Ekte mannfolk. Norske menn er dødsjekke, men de plystrer jo ikke på damene. Men vet du hvem som plystrer, sier toppmodellen og lener seg ivrig over glassbordet. -Anleggsarbeidere! Så der det står skilt med rasfare og forbudt og sånn, der sprader jeg!" (Aftenposten 22/9-90)."



# Trafikksikkerhets-tiltak- hva er det?

Det siste ti-året er det i Norge satset meget store beløp på "trafikksikkerhetstiltak". Det alt vesentlige av de midlene som har vært kanalisert gjennom Statens vegvesen, vegkontorene, har gått til utbedring av vegnettet og til gang- og sykkelstier, det som kalles fysiske tiltak.

Fysiske tiltak har vært ansett som sikre trafikksikkerhetstiltak, for man har kunnet måle ut at ulykkene har gått ned så og så mye på det stedet man gjennomførte det fysiske tiltaket. I tillegg har ulykkestallet i 1980-årene vært relativt konstant til tross for en sterk økning i trafikken.

Nå foreligger det imidlertid forskningsrapporter som konkluderer med at fysiske tiltak - utenom vegvedlikehold - neppe har trafikksikkerhetsmessig virkning totalt sett. Nye veger skaper mer trafikk, og utbedring av eksisterende veger skaper høyere fart og mer uforsiktig kjøring. Dette synes å være tiltak som bare øker framkommeligheten, ikke trafikksikkerheten totalt. Ja, kan det faktisk være slik at ulykkestallet ikke har økt i takt med trafikken takket være at vegutbyggingen og vegutbedringen ikke har hatt så høy takt som trafikktutviklingen? Dermed er trafikken blitt

**Nå foreligger det imidlertid forskningsrapporter som konkluderer med at fysiske tiltak - utenom vegvedlikehold - neppe har trafikksikkerhetsmessig virkning totalt sett**

tettere på det eksisterende vegnettet, og tettere trafikk synes å redusere ulykkene, særlig de mer alvorlige ulykkene. Eller kan det være stadig bedring av opplæringen på 1970- og 80-tallet som er årsaken til at ulykkestallet har vært stort sett konstant til tross for økt trafikk?

For meg virker målet om bedre framkommelighet helt uforenlig med målet om økt trafikksikkerhet. Dette bør være et tankekors også for bestemmende myndigheter.

Kan det være noen logisk forklaring på at det er slik? Jeg tror det, og jeg tror forklaringen ligger i mennesket, sjåføren, vegbrukeren. For meg er det to forklaringer på dette.

For det første har vi et samfunn hvor folk har dårlig tid, eller i hvert fall tror

de har dårlig tid. Dette har sammenheng med samfunnskulturen som har et meget oppjaget tempo i seg. I trafikken fører dette til at den sikkerhet som egentlig ligger i bedre veger spises opp av høyere fart og mer uforsiktig, ubevisst kjøring. Dette viste seg også ved innføringen av piggedekk.

For det andre har vi mennesker svært vanskelig for å tilpasse oss skiftninger i trafikkmiljøet. Vi merker det godt når vi har kjørt på en motorveg i 90 km/t, hvor vanskelig det er å redusere farten til 80 eller 70 eller 50. Vi har også

**...den sikkerhet som egentlig ligger i bedre veger spises opp av høyere fart og mer uforsiktig, ubevisst kjøring**



Rolf M. Hagen ønsker å prioritere førersiden i trafikksikkerhetsarbeidet på bekostning av fysiske tiltak.



problemer med å tilpasse oss svinger eter å ha kjørt på rette veger. Folk fra storbyer med aggressiv trafikk har problemer med å endre kjørestilen når de kommer på landevegen.

Kan det da være slik at utbedring av vegen ett sted bare flytter problemene og ulykkene til andre steder? Det er ikke utenkelig. Når vi retter ut en sving, blir en annen sving den verste. Når vi endrer et kryss, blir et annet kryss det verste, når vi lager gang- og sykkelstier, flytter vi de myke trafikanters problemer til andre steder. Sjåførere som kjører mye der hvor det er gang- og sykkelstier blir sløvet i forhold til det å være observant på myke trafikanter der hvor det ikke er gang- og sykkelstier.

Nettopp det å bli sløvet som trafikant er et stort trafiksikkerhetsproblem. Derfor er jeg redd for den forskning som nå skjer med utvikling av følere som legges ned i asfalten for å gi sjåføren informasjon om trafikkforhold som har med sikkerhet å gjøre. Dette vil sløve sjåføren i forhold til lignende trafikkforhold, slik at han/hun ikke vil gjøre de nødvendige observasjoner og vurderinger på veger hvor slike følere ikke ligger.

Det har vært vanlig å forklare manglende nedgang i trafikkulykkene med økt trafikk. De 2 siste årene har det vært ingen/minimal økning av trafikken i Vestfold. Da skulle man tro at trafikkulykkene ville avta. Det har de ikke gjort til tross for flere fysiske tiltak. Heller ikke automatisk trafikkkontroll har redusert ulykkene i Vestfold disse to årene. Men ulykkene er redusert på de stedene det er gjennomført fysiske tiltak og automatisk trafikkkontroll. Har vi ikke da bare flyttet dem et annet sted?

Jeg tror ikke vi kan vegbygge oss til bedre trafiksikkerhet. Kanskje heller

hvert imot. Dette mener jeg bestemende og bevilgende myndigheter må ha i bakhodet når de skal prioritere mellom trafiksikkerhetstiltak og framkommelighetstiltak.

For meg er mennesket/trafikanten det helt sentrale når det gjelder trafiksikkerhetsarbeidet. Vi kan sette inn enorme summer i fysiske tiltak uten at det hjelper dersom trafikantene ikke har de kvalitetene som er nødvendig i trafikken. Jeg skulle ønske samfunnet ville være villig til å investere så store summer i tiltak overfor mennesket i trafikken som det som har vært investert i fysiske trafiksikkerhetstiltak.

Det er vanskelig å måle resultater av opplæring av trafikanten. Vi kan aldri få vite hva som hadde skjedd med den enkelte av oss dersom vi ikke hadde fått noen trafikkopplæring. På forsommeren 1989 innførte man TS-pakka (obligatorisk landevegskjøring) i førerkor-topplæringen til personbil her i landet. I første halvdel av 1990 synes ungdomsulykkenes andel av alle ulykkene i Vestfold å være redusert med 3-4%. Det er vanskelig å si at disse to tingene har sammenheng med hverandre, men hvis utviklingen fortsetter, er det en sannsynlig sammenheng.

Jeg er ikke så sikker på at det mest hensiktsmessige er å gi mye spesifikk trafikkopplæring. Det viktigste ville etter min mening være å drive konsekvens- og ansvarsopplæring. For det er mangel på ansvarstaking, både for seg selv og andre, og konsekvenstenking som er det største problemet i trafikken i dag. Lærte man å ta ansvar for seg selv og andre og å tenke konsekvenser av sine handlinger, tror jeg atferden i trafikken ville være helt annerledes. Dette er noe man prøver å få til i TS-pakka, men det kommer for sent og er for lite.

svarslæring i ung alder, bør det offentlige dekke hele eller deler av førerkor-topplæringen. Denne opplæringen skal gjøre den enkelte trafikkdyktig som sjåfør, og den bør derfor ikke utgjøre bare et minimum av opplæring slik tilfellet som oftest er nå fordi den enkelte må betale alt selv.

I tillegg til grunnopplæringen burde det offentlige også dekke oppfølgingskurs ved en trafikk-skole i perioden fram mot ervervelse av varig førerkort, f. eks. 5-timers kjøring 2 ganger i denne perioden.

Rolf M. Hagen

**Kan det da være slik at utbedring av vegen ett sted bare flytter problemene og ulykkene til andre steder?**

**For meg er mennesket/trafikanten det helt sentrale når det gjelder trafiksikkerhetsarbeidet.**

**Jeg skulle ønske samfunnet ville være villig til å investere så store summer i tiltak overfor mennesket i trafikken som det som har vært investert i fysiske trafiksikkerhetstiltak.**

## **Vedlikeholdet styrker planleggingen**

Vedlikeholdet har styrket planleggingsfunksjonen ved å engasjere **Martin Pedersen** for en seks måneders periode.

Blant oppgavene han vil ta seg av kan nevnes: vurdering av størrelsen på høvelparken sett i forhold til salt- og brøyteroder, - lage forslag til omkjøringsruter i forbindelse med ulykker på E 18, samt utarbeiding av skiltplaner, vurdere omkjøringsruter i Tønsberg og nærmeste omegn i forbindelse med flom og større vegarbeider.

Martin Pedersen har tidligere arbeidet i Selmer-Furuholmen og ved Hegg Bruk.



# Respektløst om miljø...

Miljø. Ja, hva er nå det? Miljøetaten - Statens vegvesen? Det høres kanskje selvmotsigende ut, men likevel... Vi får se det som en utfordring.

Nå har ikke jeg noe orakelsvar på hva etaten bør gjøre, men jeg fikk lyst til å tenke litt høyt, på papiret. Kanskje det til og med kunne komme fram noe lurt?

Vårt "gule byråkrati" er vel neppe direkte lettrodd når nye tanker dukker opp. Friske ideer kan i verste fall gå langt over holdbarhets-datoen før de kommer gjennom "mølla", mens de egentlig bør behandles som "fersk-vare". Et annet skjær i sjøen er at det er lett å bli farlig en-sporet i en etat som vår. Vi tenker veg og trafikk, basta.

Som sagt, jeg er ikke noe oppkomme av gode ideer. Derimot har jeg tro på at det blant alle oss gule her i fylket svirrer mange gode tanker om hva vi kan gjøre med miljøutfordringen. Ikke nødvendigvis revolusjonerende tanker, men mange bekker små....

Nå er det heller ikke bare størrelsen det kommer an på. Små ting kan være overraskende effektive, ikke minst hvis de markedsføres riktig. Kan vi dessuten være først med noe, setter det en ekstra spiss på det hele. Nå har jeg tenkt å komme med et forslag. Kanskje ikke noe eksempel på radikal nytenking, men likevel.

I tillegg til å produsere veger og rundkjøringer, produserer vi en utrolig mengde ord og tall på hvitt, bleket papir. Blekeprosessen tilfører som kjent naturen en god del skadelige stoffer. Hva med å gå over til ubleket brevpapir, ubleket datapapir, dopapir eller hva det måtte være? Gikk vi over til konvolutter av returpapir sparte vi et og annet tre også. Dyrere? Mulig det, men det skyldes vel i såfall at ikke mange nok kjøper slikt papir. Dessuten - hva sier mannen i gata,



*Hva med å gå over til ubleket papir, spør Øystein Langdalen bl.a. i dette innlegget.*

eller Miljøverndepartementet for den saks skyld, den dagen det kommer et slikt miljøvennlig brev fra Statens vegvesen Vestfold?

Et annet forslag, mens jeg allikevel er i gang: Vi abonnerer jo på alle fylkets aviser. Vi abonnerer på Data-Tid, Våre veger, Samferdsel og andre fagblad. Hva med f.eks. Bellona magasin? Kanskje Natur og Ungdom har noe lignende? Hva med annen "alternativ" hjerneføde? Eller for den saks skyld, hva med å få menneskene bak slike skriverier i tale? Vi behøver jo ikke nødvendigvis å være enige, men vi har ikke vondt av en og annen slik vitamininnsrøykning. En slags vaksine mot fagidioti, om man vil?

Dette her med fagidioti er forresten ikke bare en urettferdig slengbemerkning. Vi er en teknisk etat, med tekniske metoder og tekniske løsninger på problemene. Vi lager planer for det meste vi gjør, og har dermed oversik-

ten. Vi kan kontrollere det som skjer, vi har rutiner. Vel og bra, og nødvendig, men verden forandrer seg stadig, og fort. Kan det være at alle planer og rutiner skygger for nye inntrykk, nye tanker, nye verdier? Kan det tenkes at vi har noe å hente hos dem som ikke går rundt med tekniske skylapper? Jeg har ikke tenkt å svare på det spørsmålet, men hvis andre føler for det, så

.....

En liten ting helt til slutt. Norske bilister er natursvin, ingen tvil om det. Våren -89 kom jeg over en gjeng speidere i vegkanten ved E-18 i Stokke. De unge håpefulle hadde tatt saken i egne hender, eller kanskje hansker? Søpla langs E-18 skulle vekk. Hva med en innbydelse og en slump penger til speidere, idrettslag eller hva det måtte være. En slik "aksjon" til våren, med pressedekning og det hele - kanskje vi til og med kunne få et og annet natursvin på bedre tanker?

Øystein Langdalen



# Regist- ring av opp- læringsbe- hov 1991

Som kjent har vi hver høst de siste 8-9 årene foretatt en registrering av neste års opplæringsbehov. Dette gjør vi for i størst mulig grad å finne fram til de områdene ledelsen og de tilsatte i samarbeid ønsker at den enkelte skal utvikle seg på.

Mye peker i retning av at kompetanseutvikling vil få økt betydning. Noen stikkord i denne sammenheng: "Den nye staten", ressursknapphet, ny teknologi, økte krav til effektivitet og produktivitet, større krav om medbestemmelse og medinnflytelse, delegering av ansvar og myndighet osv.

Alt dette gjør at det bør foregå en bevisstgjøring av ledere og tilsatte på dette felt, slik at vi blir i stand til å se de reelle behovene for kompetanseutvikling vi måtte ha.

Det er ledelsens ansvar å sørge for at de har personell som har kompetanse til å ivareta de oppgavene avdelingen blir pålagt. Den enkelte tilsatte har imidlertid også selv et konkret ansvar i denne sammenheng. Gap mellom nåværende kompetanse og nødvendig framtidig kompetanse må analyseres, og behovene registreres. Medarbeidersamtaler eller utviklingssamtaler er et aktuelt hjelpemiddel her.

De behovene som kommer fram, har selvfølgelig tatt sitt utgangspunkt i de overordnede planer og målstyringsdokumenter som gjelder vår virksomhet videre framover.

Opplæring er mer enn kurs. Arbeidsplassopplæring, jobbotasjon, jobberikelse osv. er som oftest mer lærerikt enn et 2 dagers kurs.

En realisme i forhold til tilgjengelig tid og midler, er nødvendig når vi setter opp de prioriterte behovene fra avdelingene.

Midt i oktober ble det sendt ut et hefte som gir informasjon om behovsregistreringen. Heftet er sendt i et antall til hver avdelingsleder, og saken distribueres og diskuteres utover i rekkene. Opplæringskonsulenten må ha avdelingenes oversikt senest 3. desember!

På grunnlag av de registrerte og prioriterte behovene som fremkommer, utarbeides det en opplæringsplan som forelegges ledelsen og fagorganisasjonene til godkjenning.

Den endelige opplæringsplanen for 1991 vil bli tatt inn i Vestfoldern i januar eller februar.

Anne Hov

## Vestfold vegarbeiderforening

medlemsmøte på Ås vegstasjon tirsdag 13.11. kl. 1800

Vi får besøk av vegsjef, anleggsjef og vedlikeholdsjef som vil si litt om:

Morgendagens vegetat - visjoner og mål  
Driftsform på E 18 i nord

Bemanning- engasjementsstillinger i driften  
Utviklingen for vinterberedskapen  
Mediebruken - omfang/nytteverdi

Debatt/enkel bevertning

Styret

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

November 1940

## Allé av frukttrær langs landeveien.

Under en festlighet som Våle kommune i høst holdt for deltakerne i arbeidsleiren ved Fossum, nevnte gårdbruker Søren Sjøland at han og overing. Larsen hadde drøftet en storartet plan som gikk ut på at der skulle plantes en allé av frukttrær langs den nye veien Tønsberg—Eidsfoss.

Nå er en del av arbeidet gjort, og vi har hatt en samtale med herr Sjøland om dette sjeldne tiltaket. Vi spør om han kjenner til om der er gjort noe lignende før her i vårt land. I enkelte andre europeiske land er det nemlig prøvd tidligere.

Ja, sier Sjøland, jeg vet at en prest i Hardanger for tre fire år siden plantet frukttrær langs offentlig vei, og selv hadde jeg tanken for 25 år siden, men den gangen ble den ikke realisert.

— Hvem har kostet plantingen?

— Veivesenet. Man har vært

heldige og kommet over et parti billige trær, epletrær, plomme- og pæretrær, ja, endel moreller blir det også.

— Hvor mange trær er der plantet?

Hittil er der plantet 250 trær, men vi skal opp i 350.

Vi får dessuten vite at det er ingeniør Gjorv og oppsynsmann Jahren som har vært med på dette storartede tiltaket som skal komme alle veifarende til gode. Ja, for alle som drar langs landeveien skal her kunne forsyne seg av frukten. De kan spise så mye de vil. Men man har ikke lov til å ta med seg. Det som i tilfelle blir til overs, skal grunneierne ha.

Vi får nå håpe at alle viser seg villige til å være med og verne om de trærne som er plantet.

Før dette er et kulturelt tiltak som vi alle skal sette pris på.



---

---

# Jan Erik Gravningen vant VM i orientering

Rogaland vegkontor arrangerte helgen 29. - 30. september, vegmesterskapet i orientering, det 3. i rekken, med ca. 100 deltakere til start.

Løpene foregikk i traktene nordøst for Sandnes. Terrenget var tildels svært kupert, med endel steinbunn og mye tett vegetasjon, spesielt einer. Det var således svært ulikt terrenget hos oss. Dette forhindrer ikke at det ble klasse-seier til Vestfold. Jan Erik Gravningen behersket det uvante terrenget godt og hadde full kontroll. Han løp inn til seier i klassen M 3 (45-54 år), foran en rekke gode løpere. Et sterkt løp, da Jan Erik endatil påsto at han hadde flere minutters bom på et par av postene. Kåre Aasestad fulgte opp suksessen, med flott 4. plass i samme klasse. Også en flott prestasjon i en klasse med 29 løpere til start. Hans Stordal hadde ikke dagen, og brøt løpet.

Fjerdemann som var med fra Vestfold, Per Erik Opseth, stilte i klassen M 1 (17-34 år), sammen med 23 andre, tildels meget sterke løpere. Per Erik løp imidlertid meget godt, og kom inn på en hederlig 6. plass.

Vegmesterskapet i orientering fortsatte på søndag med stafetter for tre-manns lag. I stafett benyttes en såkalt gaflingsmetode. Det vil si at det er laget 3 forskjellige løyper. Alle lagene skal løpe alle tre løypene i løpet av stafetten, men i forskjellig rekkefølge.

Alle må derfor orientere selvstendig selv om det benyttes fellesstart. For Vega besto oppgaven i å motivere Hans Stordal for en god åpningsetappe etter lørdagens strabaser. Etter intense Pep-talk'er og taktikkdiskusjoner gikk fellesstarten kl. 10.30. Hans skuffet ikke. Som en god nr 3

stormet han inn til veksling i klassen over 44 år, og overrasket både seg selv og andre.

Med ett befant Vestfold seg bland favorittene til seieren med de to gjenstående løperne. Kåre Aasestad løp sterkt og Vestfold avanserte til tet med en ledelse på et par minutter. Nå så alt lyst ut for Vestfold. Lørdagens vinner, Jan E. Gravningen la nemlig ut på siste etappe. Han ga de andre lagene små sjanser i einerbushen. Hele 12 minutter før neste lag stormet han i mål til seier trodde de fleste.

Men det viste seg at seieren ble kortvarig. Kåre Aasestad hadde blitt lurt av gaflingssystemet og hadde kvittert på feil nest siste postkontroll. Vestfolds lag ble ubønnhørlig diskvalifisert. Det er sånt som kan hende i slike stafetter. Vi har derfor allerede bestemt oss for å ta revansje neste år i Tromsø.

Om arrangementet er det bare en ting å si. Det var meget bra. Både kart og løyper holdt høy standard. Terrenget kan jo ingen gjøre noe med. Den voldsomt frodige einerbushen satte løperne på harde fysiske prøver i stafetten på søndag. På lørdag var imidlertid dette ikke til stor sjenanse.

De sosiale sider ved arrangementet var førsteklasses med en særdeles vellykket bankett hvor vi sang, spiste og lo av vitser i ett sett. Det var imponerende å se hva et driftig bedrifts-idrettslag kan få til bare mange nok vil.

Neste år skal arrangementet gå i Tromsø. Det kan jo bli litt av en tur, så legg dere i trening. Kanskje må vi til med kvalifiseringsløp?

hst/jeg



Jan Erik Gravningen på veg inn til seier i vegmesterskapet i orientering som ble arrangert i Rogaland



---

---

**Husk årets idrettsbegivenhet!**

# **Vegas årsmøte/årsfest**

For aktive og passive medlemmer "inne" og "ute"  
i Eik IFs klubbhus i Tønsberg

**fredag 16. november**

Årsmøtet starter kl. 1730 (vanlige årsmøtesaker)

Festen starter kl. 1900

Cocktail/middag/kaffe og kaker/dans

Pris kr. 70,- pr. pers.

**Påmelding innen 9. november  
til sentralbordet, vegkontoret,  
033 13210.**

**Velkommen!**

**(NB! Det blir ikke julebord i år!)**

Styret/festkomiteen



# Vellykket vinterdekkaksjon

Jens Petter Hansen vant nye piggfrie vinterdekk i konkurransen. Her flankert av biltilsynssjef Magnus Bøie (t.v.) og Anton Asbjørnrød fra Biltilsynet i Tønsberg. (Foto: Gunnar O. Iversen, Tønsbergs Blad.)



Jens Petter Hansen, bilinteressert lokomotivfører fra Holmestrand, dro av gårde med premien, fire nye piggfrie vinterdekk, da Biltilsynet avsluttet Aksjon vinterveg/vinterdekk 30. oktober. Hansen var den som hadde det absolutt beste tipset på mønsterdybden i to slitte dekk som stoutstilt i Torvhallen i Kremmerhuset i Tønsberg under aksjonen.

av Erik Thomassen

I år som i fjor var det Anton Asbjørnrød som var hovedansvarlig for opplegget. Vegkontoret disponerte storparten av arealet i Torvhallen torsdag 18., fredag 19. og lørdag 20. oktober.

Viktige samarbeidspartnere i dette opplegget er de autoriserte bilgummiwerkstedene i Tønsberg, som stiller med omfattende utstillinger av vinterdekk med og uten pigg og annet vinterutstyr til bilen.

I år stilte forøvrig også vegkontoret med nystekte vafler og kaffe til de besøkende. Dette hadde nok betydning for tilstrømningen til standen, selv om en del nok var mer interessert i vaflene enn i vinterdekk.

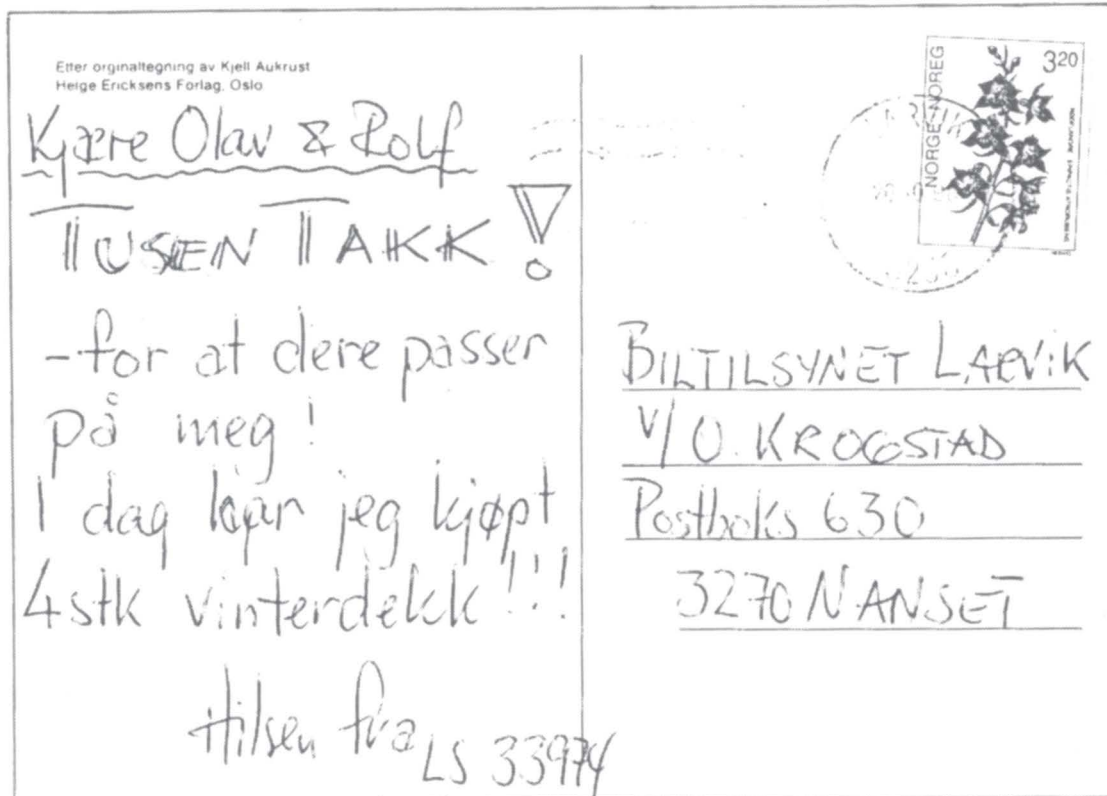
350 svar kom det totalt inn på konkurransen Biltilsynet hadde rigget til. De to temmelig slitte dekkene man skulle tippe mønsterdybde på var godt eg-

net til å få folk i tale og interessert i problematikken. Folk fikk anledning til å ta måleutstyr i bruk, men Jens Petter Hansen, som hadde det desidert beste tipset, brukte øyemål. Hans tips var 0,9 og 2,4 mm mønsterdybde på de to dekkene, mens korrekt svar var 0,95 og 2,35 mm.

I år er det nye bestemmelser for mønsterdybde i vinterdekk, nemlig 3 mm. Dette betyr at piggdekk ikke er godkjente som vinterdekk selv om de har pigger om mønsterdybden er under 3 mm. Mange har nok vært mer opptatt av antallet pigger i dekkene enn av mønsterdybden. Dette har uten tvil gitt mye falsk trygghet.



# "Kjære Olav og Rolf..."



-En slik hilsen er det ikke ofte en får, men hyggelig er det når det skjer, sier Olav E. Krogstad, stasjonssjef ved Biltilsynet Larvik. Postkortet til høyre dumpet ned i postkassa noen dager etter "Løype-aksjonen" 23. oktober hvor 549 kjøretøyer passerte kontrollen i Jordfalle. 85 skriftelige pålegg og 35 muntlige ble resultatet. - Oppmuntrende bra, sier man i biltilsynet.

## Mot avklaring i hussaken?

Fortsatt venter vi på en endelig avgjørelse om vegkontorets fremtidige lokaler. Mye tyder imidlertid på at beslutningen vil bli tatt i Statens bygge- og eiendomsdirektorat i nærmeste framtid. De fleste som kjenner saken er også nøkterne optimister med hensyn til mulighetene til å få bli i Uni-gården.

av Erik Thomassen

Etter at planene om et Statens bygg på området til gamle Farmand såpefabrikk ble lagt på bordet, ble det innledet nye forhandlinger med Uni med sikte på å få i stand en ny avtale med et prisnivå som kunne konkurrere med de vi ble tilbudt i et eventuelt nytt statsbygg.

Forhandlingene medførte at leienivået for de to alternativer ble omtrent

likt. En flytting til Farmandsveien vil imidlertid medført en ekstraavgift på i størrelsesorden 1,5 mill. kr.

Det er Fylkesmannen som har stått hardest på for å få Vegvesenet inn i de bygningene som planlegges for en del andre statsetater. Stilt overfor Unis nye tilbud og vår uvilje mot å flytte, uttaler hun imidlertid i et brev til Bygge- og eiendomsdirektoratet at "... (det) sier ... seg selv at en så vesentlig avgjørelse som å flytte en etat med 116 ansatte fortrinnsvis bør tas av etaten selv. Vi ville imidlertid sette svært stor pris på om også denne etaten ville samarbeide med oss om et Statens hus".

- Dersom en avgjørelse foreligger i løpet av november, kan arbeidene trolig komme i gang i februar neste år, sier adm.sjef Per Vaadal til Vestfol-

der'n. Uni regner med en byggeperiode på ca. 10 måneder, slik at ombyggingen kan være ferdig til jul neste år.

-Først må vi imidlertid gjennom en intern prosess, bl.a. på hvem som skal være hvor, standard på materialer osv. 1., 3. og 8. etasje vil bli tatt først, og noe av det første som vil skje er at nytt sentralbord blir installert i den nye ekspedisjonen i 1. etasje.

De ansatte på vegkontoret står trolig foran en turbulent tid. - Men det tror jeg alle er inforstått med, sier Vaadal. Bl.a. skal det installeres nytt datanett.

Alle vegger mellom kontorer og ganger skal skiftes ut med glass. Det blir nye farger, nye gardiner og nytt gulvbelegg. Prinsippet med enkeltkontorer vil bli opprettholdt, men med saler for omtrent de som har det i dag.



# November

50 år: **Velkommen:**

**Finn Roar Ellefsen, 15/11**

**Finn Skontorp Johnsen,  
leder av maskinavdelingen**

65 år:

**Berit Karlsen, Revetal, 14/11**

**Endring av arbeidsområde:**

**Odd Bjørnø, Larvik, 21/11**

**Gunnar Eriksen, oppsyns-  
mann, maskin**

75 år:

**Knut Skaug, Sande, 19/11**

**Takk for godt samarbeid:**

**Thor E. Mathisen, Biltil. La**

## Det skjer i november:

Planen for ombygging av krysset mellom riksvegene 312 og 303 ved Jarlsberg travbane til rundkjøring behandles i bygningsrådet i Tønsberg 30.11.

I november begynner vi dessuten å planlegge ombygging av krysset mellom riksveg 303 og z-154 ved Gloppe bru i Larvik til rundkjøring.

Laboratoriet skal utføre teknisk kvalitetsstyring på E 18 i Stokke; Sørby bru, Gjennestadmyra kulvert, Østre Rørkoll kulvert, Asketraet bru og på x rv.8 /Vergedal, rv. 8 ved Kverken/Bommestad og på E 18 Farrisheimen bru i Larvik.

Det skal gjøres kloridanalyse på eksisterende bruer.

Laboratoriet skal ellers gjennomføre asfaltanalyser av masseprøver og borkjerner. Telegrensemålere skal utsettes.

Tilbudspapirene på brakkeriggen til nordfylket sendes ut i månedskiftet november/desember. Frist 1 måned.

På riksveg 303, Hystadveien i Sandefjord, bygges det støyskjermer i en lengde på 430 meter.

Trygg Trafikk melder om kurs for lærere i ungdomsskolen og den videregående skolen. "Når ulykken er ute". Om sorg/sorgarbeid. Hva gjør avisene? Hva gjør skolen? Sted: Tønsberg blad, Bjelland.

12. og 13. november blir det refleksdemonstrasjon for alle førsteklassingene i Larvik og Lardal kommuner i bomberommet ved Mesterfjellet skole i Larvik.

I vedlikeholdet starter beredskapsvakta 12. november, mens driftsplanene for områdene skal være ferdig 15. november.

Fra område 01 meldes det om en ny brøytekontraktør denne vinteren. Erling Eriksen har sluttet etter over 30 års brøyting for Vegvesenet.

Uteblir snøen i november blir det grøfting på fylkesvegene i område 01.

Område 02 melder om utbedring av Anholt-krysset, fjellsprenging på z-520, fjellsprenging og utbedring av riksveg 306 ved Knudstad.

Det blir forsterkningsarbeider på Tokerud bru på rv.306 og grøfting og stikkrennearbeid på z-530. Ellers pisking, grusing av banketter og beredskapsvakt.

E 18-anlegget melder om åpning av interimsveg på Rørkoll, trauing ved Furulund, superlett fylling ved Gjennestadmyra, sprenging/pakking ved Asketraet og rørløsing på strekningen Asketraet - Furulund.

På Asketraet bru skal det forskales, armeres og støpes søyle Stillas for overbygning settes opp. På Gjennestadmyra kulvert blir det forskaling, armering av søle og vegger. Ellers blir det oppstarting av arbeidet på Kulvert Rørkoll øst med gravearbeider, fundamentering og forskaling.

På riksveg 315 foregår det bygging av gs-veg fra Kommunelageret til Kirkeveien.