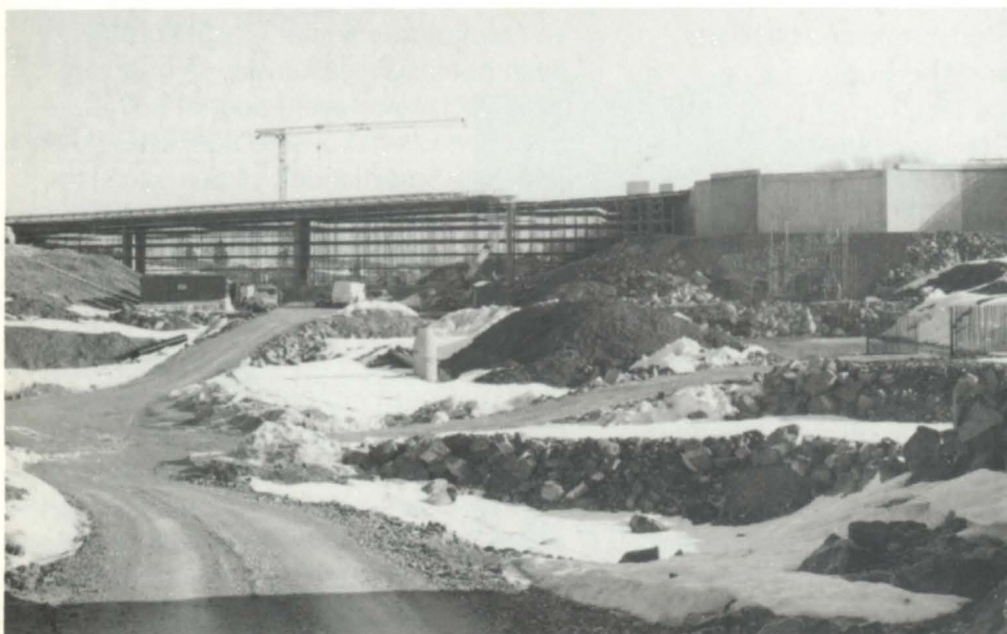


Vestfoldern

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 3, 21. årgang, 5. mai 1994

Oppstart i nord i mai



I løpet av mai er vi klare til å starte på den 30 km lange motorvegstrekingen videre fra Bergsenga (bildet) og sørover til Helland i Våle.

Det historiske øyeblikk nærmer seg: I løpet av mai kan vi starte på kjempeanlegget E 18 i nordre Vestfold. Det er gått 24 år siden den første utredningen av hvor vegen skulle gå kom på bordet, og den formelle behandlingen av hovedplanen tok over fem år. Alle jubler likevel ikke når den første bulldozeren ruller inn på anlegget. Det er ventet aksjoner mot anleggstarten.

Side 8 - 11



Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
33 37 17 04/05



Dyr vinter

Side 6



Krøsus

Side 20 - 21

Neste
nummer:
20. juni

Redaktøren mener: Undersjøisk luftslott?

I forrige nummer av Vestfolder`n kunne vi presentere beregninger som viser at en tunnelforbindelse under ytre Oslofjord kan bli en svært lønnsom investering. Prosjekt som vil kunne gi seks ganger pengene igjen, er det ikke mange av i Norge. Likevel har vi inntrykk av at mange betrakter Oslofjordtunnelen som en fjern fremtidsvisjon, et undersjøisk luftslott, et prosjekt det neppe blir noe av i vår levetid.

Nå er jeg selvfølgelig klar over at utredningen av Oslofjordtunnelen er i en tidlig fase. Det er fortsatt mange uavklarte spørsmål, og trafikkberegningene er usikre. Likevel synes det allerede nå klart at en tunnel fra Horten til Moss vil være en samfunnsmessig lønnsom investering, og da regner en ikke med de ringvirkningene en sammenknytting av de folkerike regionene på begge sider av Oslofjorden vil få for næringslivet.

Hadde Oslofjorden ligget et annet sted i landet, tror jeg dette prosjektet hadde vært langt mer aktuelt i dag. Politikerne på Østlandet har ikke vært så opptatt av å stå på barrikadene for samferdselsprosjekter som de har vært andre steder, selv om vegenes betydning for samfunns- og næringsliv ikke er noe mindre hos oss enn på Vestlandet og i Nord-Norge.

I slutten av mars ble det satt verdensrekord i ytre Trondheimsfjord. Verdens dypeste

undersjøiske tunnel var ferdig utsprenget, 263 meter under havet. Den 5,6 km lange tunnelen til Hitra kommer til å koste 320 mill. kroner når den er ferdig. Med den kan vi gratulere 4 180 mennesker med fastlandsforbindelse. Og de er sikkert glade; tunnelkostnadene utgjør henimot en kvart million kroner pr. husstand. Gjennomsnittlig vil 800 kjøretøyer passere gjennom tunnelen hver dag. Det sier seg selv at nytte-/kosteffekten for et slikt prosjekt må bli minimal.

En Oslofjordtunnel har i følge konsulentene et potensiale på kanskje så mye som 15-17.000 kjøretøyer i døgnet i 2010. Fordi den vil effektivisere trafikkstrømmene over hele Sørøstlandet, vil den gi en innsparing i kjørelengde på 500 millioner kilometer i året. Og tilsvarende god miljøeffekt.

Jeg misunner ikke Hitra-folket og andre i distrikts-Norge vegforbindelsene de har slåss for i en årrekke. Sett fra deres synsvinkel er dette nyttige og gode prosjekter. Og folk, næringsliv og lokalpolitikere setter alt inn på å få dem gjennomført, fordi nytten for sysselsetting og økonomisk utvikling oppfattes som opplagt.

Like opplagt burde den være i vår region. Arbeidsløsheten er større i Oslofjordområdet enn de fleste steder i distrikts-Norge.

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Postboks 2004, 3103 Tønsberg, tlf. 33 37 17 04/05

Redaktør: Erik Thomassen

Journalist: Jorun Sætre Bringaker

Redaksjonsrådet:

Irene Enerud,

Jenny Hagen,

Karl Høiland,

Per Arne Nilsen,

Kristin Sande

Trykk: Horten Print-Shop, Opplag: 750

Det nye Vegvesenet:

Lokal gruppe ser på erfaringene fra sist

Den lokale prosjektgruppa som ledes av ass. vegsjef Tore Kaurin er nå i gang med å vurdere erfaringene fra omorganiseringen som ble gjennomført i 1991.

Erik Thomassen

Hensikten med å gjøre et slikt vurderingsarbeid er for det første å se på de faglige og menneskelige virkningene av forrige omorganisering på noen utvalgte områder. For det andre å se på vår evne til å håndtere menneskene i endringssituasjonen i hele organisasjonen, ta ut erfaringene organisasjonen har gjort og bli bevisst på læringen fra dette. Arbeidsmiljøspørsmål vil med andre ord stå sentralt i vurderingene. Det arbeidet som gjøres skal også danne grunnlag for eventuell endring i forbindelse med Det nye Vegvesenet.

De områdene som mer konkret vil bli vurdert i denne fasen er: ulykkesregisteret, FTU-sekretariatet, dispensasjoner/følgning av transporter, avkjørsler, fartsgrenser, koordineringsansvar trafikksikkerhet, miljø og FOU. Flere områder kan også være aktuelle etter en nærmere vurdering på avdelingene. Det er satt ned tre arbeidsgrupper for å ta seg av en del av de aktuelle områdene.

Tore Kaurin presiserer at det ikke er aktuelt å gjøre endringer i tilknytning til de områdene som nå skal vurderes før Det nye Vegvesenet innføres



Fartsgrensesaker ble værende på planavdelingen (her representert ved Per Arne Nilsen) etter forrige vurdering. Nå vil man bl.a. vurdere om dette var riktig.

Mye skjer i mai

Mai blir en viktig måned for Det nye Vegvesenet. Innen sommerferien vil trolig hovedtrekkene i den nye vegetaten være kjent.

Stortingsmeldingen om "Nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen" legges etter planen fram mandag 9. mai. Den vil inneholde grunntrekkene i vår nye organisasjon og forholdet mellom Statens vegvesen og de politiske myndighetene.

Tirsdag 10. mai vil det bli arrangert et informasjonsmøte på Ås vegstasjon for avdelingsledere, seksjonsledere og tillitsvalgte. Etter dette skal det etter planen arrangeres mø-

ter i hele etaten hvor den enkelte får anledning til å stille spørsmål, og forhåpentligvis få svar, når det gjelder det vi står foran.

15. mai er fristen vegsjef Odd Bardal i Sør-Trøndelag har fått til å legge fram resultatet av vurderingene en arbeidsgruppe har gjort vedrørende organiseringen av vegkontorene. Mye tyder på at denne rapporten vil få minst like stor betydning for Det nye Vegvesenet som Stortingsmeldingen.

Trolig vil Stortinget behandle Stortingsmeldingen før sommerferien. Først når det er gjort, har vi sikkerhet for hva slags grunnlag vår nye organisasjon skal bygge på. 1. januar 1995 skal det hele være klart.

Plan- og bygningsloven gir oss store utfordringer

Fra 1. juli er det slutt på vår mulighet til å gjennomføre planlegging etter Vegloven. Fra da av skal all vår planlegging skje etter Plan- og bygningsloven (PBL). Dette betyr at kommunene og Miljøverndepartementet (som klageinstans) blir planmyndighet, og Statens vegvesen mister muligheten til å vedta planer på hoved- og detaljplannivå. Fra nå av erstattes dette av kommunedelplaner og reguleringsplaner.

Nå har vi allerede gjennomført en god del planlegging etter PBL, blant annet på E 18 i Vassbotn, og har gode erfaringer med det. Likevel knytter det seg fra vegetatens side visse betenkeligheter til den nye planlovgivningen. Vi vil for det første få mindre mulighet til å påvirke framdriften i planleggingen. Dette kan bli spesielt problematisk i tilfeller hvor det er uenighet mellom Vegvesenet og kommunen om valg av løsning. For det andre kan det bli vanskelig å holde kostnadene nede når den instansen som har planleggingsmyndighet ikke har det økonomiske ansvaret for prosjektet.

I PBL er det forsøkt å finne løsninger på de problemene som er skissert over. Vegvesenet har derfor fått hjemmel til å ta initiativ til, og utarbeide, planer, og Vegvesenet kan legge disse ut til offentlig ettersyn.

Det er også tatt inn en formulering i loven om at både fylkeskommunen (i forbindelse med fylkesdelplaner, d.v.s. omtrent tilsvarende til tidligere vegutredninger) og kommunene, plikter å gi planforslag fra Vegvesenet en så rask behandling som mulig. Dette er imidlertid å betrakte som en anmodning, uten at det er skissert hvordan en skal følge dette opp i tilfelle planprosessene stopper opp.

Vegvesenets rett er begrenset til å utarbeide og fremme "rene vegplaner". Vi har ikke myndighet til å vedta oversiktsplaner eller detaljplaner etter PBL. Vi har ellers klage- og innsigelsesrett på vedtak som treffes i kommunene dersom disse berører riks- og fylkesvegnettet på en uheldig måte. I slike tilfeller legges det opp til at det er fylkesmannen som skal megle. Mislykkes meglingen går saken til Miljøverndepartementet for endelig avgjørelse. Vi kan ikke fremme innsigelse på at selve prosessen tar for lang tid.

Nøkkelen til at vi skal få en positiv utvikling med PBL tror jeg ligger i tidlig og løpende samarbeid mellom kommunen, Statens vegvesen og fylkeskommunen. Dette samarbeidet må utvides i forhold til i dag. Vi må satse på å få til lokale løsninger i størst mulig grad. Klagesaker som havner i departementene tar erfaringsmessig svært lang tid å få behandlet.

Likevel må vi være forberedt på større usikkerhet enn i dag når det gjelder framdrift og kostnader for våre prosjekter. Da vår mulighet til å påvirke disse mulighetene blir mindre enn i dag kan dette få innvirkning på de måltallene vi forplikter oss på.

Planlegging etter PBL vil bli en stor utfordring for Statens vegvesen. I særlig grad vil våre evner til å samarbeide og skape tillitsforhold vis-a-vis kommunene være viktig for de resultatene vi oppnår. Våre planleggere har vært på kurs for å sette seg inn i alle sider ved Plan- og bygningslovens bestemmelser, og vi er derfor oppdatert på teorien. Jeg kan forsikre at vi vil legge godviljen til for at overgangen skal bli best mulig, og de gode intensjonene i lovverket skal bli oppfylt. Vi går en spennende tid i møte.

Tore Foss

Denne måned:
Plansjef
Tore Foss

"Rekkverk gjengen"



- For noen år siden var denne gjengen mye større, i dag er vi bare to mann, sier formann på bruvedlikehold Arne Hansen til Vestfolder'n. Vi er knyttet til anleggsavdelingen og har hele fylket som arbeidsplass. Selv om vi blir litt "ensomme" noen ganger trives vi med jobben vår, forteller Arne og Tom Erik.

Jorun Sætre Bringaker

Da Vestfolder'n skulle prøve å få tak i den såkalte "rekkverkgjengen", viste det seg å være ganske umulig. Ingen visste helt hvor de holdt til, men da vi omsider fikk tak i Gunnar Stien fikk vi nøyaktig vite hvor de var.

- Vi jobber på bruer og kulverter over hele fylket, sier Arne Hansen og Tom Erik Hansen til Vestfolder'n. I disse dager skifter vi rekkverk på ene siden på Foss bru E 18, forteller Arne vi-

dere. Det er veldig spesielt å jobbe på en så trafikkert veg som E 18, trafikksikkerheten må det tas hensyn til hele tiden. Vi kan ikke ta ned eksisterende rekkverk og sette opp nytt, nei det gamle må stå helt til det nye er satt opp ved siden. - På denne ulykkesbelastede strekningen er farten stor selv om vi har skiltet med blinkende lys og vegarbeid, sier Arne. Vi kjenner trykket idet trailere kjører forbi, det er nesten slik at vi "blåser bort". - Om kvelden

kjenner vi at vi har jobbet i stor trafikk hele dagen, jeg føler med sliten og tung i hodet, sier Tom Erik og Arne nikker.

Bruvedlikehold er tilknyttet anleggsavdelingen med Dag Atle Tangen og Einar Lunde som ansvarlige innen bruer. Oppsynsmann Gunnar Stien har hatt ansvaret for Arne og Tom Erik, men han går over i pensjonistenes rekke i løpet av våren. - Vi er spente på hva som skal

- Vi har ofte vanskelige jobber på sterkt trafikkerte veier, slik som her på E 18 ved Foss bru, sier Arne Hansen som henger i kurv over fossen og det er Morten Gulbrandsen fra maskinsentralen som sveiser fast nye rekkverkstolper.

skje med oss nå, sier Arne videre og lurer selvfølgelig på hvem som skal overta oppsynet eller om de blir endel av brugjengen på E 18 anlegget.

Arbeid med bruvedlikehold sier seg jo selv, men det er utskifting av rekkverk og fuging som det stort sett går på.

I løpet av det siste året har de hatt endel skifting av rekkverk for driftsavdelingen i område to. Den viktige jobben på Gloppe bru tidligere i vinter var det rekkverkgjengen som hadde. Av andre bruer kan nevnes Sundgapet bru der de skiftet skinner på rekkverket. Tem bru på riksveg 312 på Sem der de har hatt en omfattende reparasjon.

Store vinterskader

- Jeg har aldri sett så alvorlige vinterskader på vegnettet som det vi har nå, sier driftssjef Nils Inge Skjevik.

Erik Thomassen

Vegnettet, og særlig fylkesvegene, har vært et sørgelig syn denne våren. Store sprekker, slaghull, ødelagte skuldre og rene kratere er vanlig mange steder. Noe vil falle på plass igjen når våren har fått etablert seg, men det vil nødvendigvis ligge igjen store sprekker og være betydelige kantskader på mange veger. Selvfølgelig er det vinterforholdene som er årsaken.

- Denne vinteren var en spesielt tøff belastning for vegnettet, sier Skjevik. Vi fikk snø før det ble frost i bakken, og snøen ble liggende hele vinteren gjennom over hele fylket. Dermed fikk vi en situasjon hvor det var lite eller ingen tele i bakken utenfor vegbanen, mens den i vegbanen var opp til 1,7 meter.

Det er voldsomme krefter som virker i vegkroppen under slike forhold. Frostfrysingen får vegen til å løfte seg opp til 30 - 40 cm avhengig av massene i grunnen, mens terrenget rundt blir liggende i ro under snøen. - Belastningen på vegskuldrene blir i en slik situasjon så stor at sprekker og oppsmuldring ikke blir til å unngå, sier Nils. Mange veger har i vinter også sett ut som berg- og dalbaner fordi massene varierer mange steder.

Vinteren har ikke bare ført til store skader på vegnettet, den har også gjort dypt innhogg i budsjettene. Strøing og snørydding har gitt et merforbruk på 5,5 mill. kr på riksvegene og 3,2 mill. kr. på fylkesvegene. Dermed er man i den situasjonen at det er mangel på penger til nødvendige utbedringer som følge av ekstrabelastningene snø-vinteren har med-



Driftssjef Nils I. Skjevik har aldri sett så store vinterskader på vegnettet som i år. Snøvinteren har også medført at det er mindre penger til å utbedre skadene.

ført. - For riksveggenes del har vi en reserve å gå på, sier Nils, og storparten av den vil gå med til å dekke ekstra-utgiftene. Ellers må pengene tas fra det strukturelle vedlikeholdet. - Men vi vil forsøke å skjerme riksveg 312, Andebu vegen, selv om vi er innstilt på å vente ett år med slitelaget på asfalten, sier han. Ellers utsetter vi noe bruvedlikehold, og omprioriterer noe når det gjelder grøfter og rekkverksarbeider.

Skjevik regner ikke med å kunne hente ekstrabevilgninger til vegnettet fra fylkeskommunen. - Vi må dekke opp kantutbedring og lapping så godt vi kan innenfor de bevilgningene vi har, og omprioritere i områdene slik at det mest nødvendige blir tatt.

Det har vært et viktig mål for Vegvesenet å skrive opp flest mulig riks- og fylkesveger til 10 tonn. - Vi har vært

offensive og dristige her, sier Nils, men resultatet er at vi lett kan få skader i perioder med dårlig bæreevne. Han legger til at vi er avhengig av at trafikantene er lojale mot aksellastbestemmelsene, og særlig i teleløsningsperiodene. Slik vegtilstanden har vært mange steder i vår, har det skullet lite til før enkelte veger kunne ha blitt brutt helt ned.

De vegene som nå ser verst ut er gamle bygdeveger hvor man har benyttet de massene man har hatt for hånden ved byggingen. I de seinere år har de i beste fall fått et 10 cm. gruslag før de har fått fast dekke. - Egentlig er det utrolig at det går så godt som det gjør på disse gamle vegene, sier Nils Skjevik - som ellers setter sin lit til at den tørre og fine våren fortsetter. - Da vil vegene tørke fint opp, og vi unngår flere skader.

Bedre veg bit for bit i Andebu



- Parsellen fra Haugan til Gran på riksveg 312 vil bli ferdig til ferien, sier f.v. oppsynsmann i driftsområde 2 Tore Jan Hansen og formann Øyvind Myhre.

- Vi har startet opp igjen arbeidet på riksveg 312 etter vinteren, sier oppsynsmann i driftsområde 2 Tore Jan Hansen til Vestfolder'n. Parsellen fra Gravdal til Haugan er ferdig og neste strekning fram til Gran skal etter planen stå ferdig til ferien i år.

Jorun Sætre Bringaker

Den "populære" riksvegen i Andebu er igjen i fokus. Mange Høyjordinger har lurt på hva som skal skje videre med riksveg 312 etter at den første parsellen ble ferdig høsten 1993. De har ikke sett folk fra Vegvesenet langs vegen i vinter.

Oppsynsmann Tore Jan

Hansen og formann Øyvind Myhre kan berolige oss med at penger er bevilget og arbeidet vil gå sin gang. Parsellen fra Haugan fram til Gran blir startet på i disse dager og er ventet ferdig til ferien i år. - Hvis det ikke hadde vært så mye snø i vinter med tele på ca. 1,5 m hadde vi gjort mer, men vi valgte å vente til

våren, sier Tore Jan videre.

Vegen har den siste tida vært full av humper pga. telen. Ifølge beboere langs vegen har det ikke vært så ille som denne våren. - Vegen betraktes nå som en anleggsveg, sier Tore Jan og legger til at folk må kjøre etter forholdene og han håper å kunne sette ned

fartsgrensa til 60 km/t på gjeldende strekning ganske snart.

Strekningen er på 2,4 km og det er mye arbeid som må gjøres. På forrige parsell ble det skiftet dobbelt så mange stikkrenner som planlagt og vi må på neste bit gjøre en skikkelig innsats på samtlige 15 stikkrenner. Det blir fra utskifting av renner til skjøting. Vegbredde blir lagt ut til 7 m og det er endel skyting som må til.

Kostnadene beregnet for utbedringen av hele strekningen helt fram til Sjuer er på ca. 10 mill. kr. Utbedring av neste parsell fra Gran til Sjuer skal påbegynnes til høsten og vil vurderes satt ut på entrepriser.

Vegen har vært meget dårlig i mange år, men vi har ikke gjort noe særlig annet med den enn asfaltlapping o.l. fordi vi visste at vegen måtte tas skikkelig, sier Tore Jan. Det hjelper ikke stort med bare lapping det må gjøres arbeid i grunnen.

Videre vil Tore Jan og Øyvind trekke fram samarbeidet til vegkontoret ved Per Korsnes som har vært meget bra. Nær kontakt med planansvarlige ved slike utbedringer er en nødvendighet, sier de. - Vi har ved flere anledninger hatt med Korsnes på byggemøtene og vi har en følelse av å "snakke samme språk".

Vegfolk tenker skinner og sviller

- Hadde aldri trodd jeg skulle være med å bygge jernbane, sier en anleggsarbeider til Vestfolder'n. Vi tenker kabelgater, master og klargjøring for skinnelegging og det er noe helt nytt i Statens vegvesen Vestfold. Det er mange positive bemerkninger å høre og ifølge prosjektleder i NSB Per-Odd Jacobsen er anleggsarbeiderne hos oss veldig positive til jernbanearbeid.

Jorun Sætre Bringaker

- Samarbeidet mellom NSB og Statens vegvesen Vestfold når det gjelder bygging av jernbanetra-



se fungerer meget godt, sier Per-Odd Jacobsen i NSB. Artig å høre erfarne veganleggsarbeidere snakke om kabler, mastefundamenter og skinner, sier han videre.

Framdriften er bra og de første 400 m av ny Vestfoldbane er klar for påsetting av trafikk søndag 28. mai. 1000 meter av banen er klar 17. juli og 4. september er de første 1400 m av Vestfoldbane med nytt dobbeltspor klar til bruk.

Vegfolk legger kabelgater for ny Vestfoldbane. Interessant samarbeid, sier Per-Odd Jacobsen som her sammen med Thorleif Henninen tar en liten sjekk.

- Interessante oppgaver i forbindelse med bygging av jernbanetrase, sier f.v. Paul Tengren og Trond Bergstrøm.



Anleggsstart i nord i mai - aksjoner ventes

- Vi regner med at aksjonister vil markere motstand mot E 18 når vi starter arbeidet på Kombinasjonslinja i løpet av mai, sier prosjektleder Karl Høiland.

Erik Thomassen

Natur og ungdom har allerede for lenge siden pekt ut E 18 - anlegget som et aksjonsmål. - Vi er godt forberedt på å møte en slik situasjon, sier Karl. Han understreker at det er politiets oppgave å opprettholde lov og orden. - Vi vil spille en passiv rolle og konsentrere oss om å ta oss av spørsmål fra media, sier han.

Karl er spesielt opptatt av at vi for all del må unngå konfrontasjon med demonstrantene. - Vi skal ikke gå inn i diskusjoner med dem. Vi er satt til å gjennomføre et lovlig politisk vedtak, og aksjonene retter seg ikke mot oss, men mot vegbygging generelt, sier han. **Han ber om at skuelystne vegfolk holder seg borte fra aksjonsstedet.**

I august i fjor aksjonerte Natur og ungdom mot utbyggingen av E6 mellom Hommelvik og Værnes på grensen mellom Sør- og Nord-Trøndelag. - Vi har lært mye av denne aksjo-



Natur og ungdom har blinket ut E18-anlegget i nordfylket som aksjonsmål. Statens vegvesen er godt forberedt på å møte utfordringen. Bildet er fra Hommelvik på E6 i Sør-Trøndelag.

nen, sier Karl. Han understreker at følelsesmessig kan slike aksjoner bli ganske tøffe for de involverte. - Dette er vi forberedt på å takle, sier han. Vi er også forberedt på at aksjonister kan velge andre former enn tidligere for å få større oppmerksomhet.

Arbeidet vil starte med at vi tar av matjorda på strekningen fra kryssområdet ved Bergsenga og sydover mot Gutufossen bru. Det forhandles også om minnelige avtaler med grunneiere i området Bjørgehøyen - Hallan. Karl regner med at det kan komme i gang arbeid på flere plasser i traseen i løpet av året. Dette forutsetter imidlertid minnelige avtaler med grunneierne.

Detaljene på plass

Vegdirektoratet har stadfestet detaljplanene for strekningen Gutu - Hanekleiva. To punkter, ved Gilhusdalen og Lillevannsvengen gjenstår og skal drøftes med landbruksmyndighetene. Ellers er det nå full fart med byggeplaner og grunnverv.

- Skal vi komme i gang før sommerferien er vi avhengig av minnelige avtaler med en del grunneiere, sier Karl Høiland. Eiendomsseksjonen jobber hardt med å få til slike frivillige avtaler flere steder på parsellen.

Planavdelingen forsøker samtidig å få en avklaring på de to gjenstående punktene, Gilhusdalen og Lille-

vannsvengen i Sande. I det første tilfellet er det ønske om bru i stedet for fylling, i det andre dreier det seg om hvordan Lillevannsvengen skal føres under nye E18. Øystein Ludvigsen på planavdelingen forteller at man er innstilt på å imøtekomme ønskene fra grunneierne, Sande kommune og landbruksmyndighetene. Dette betyr bru i stedet for fylling i Gilhusdalen og en kulvertløsning for Lillevannsvengen.

Arbeidet med nye E 18 i nordfylket vil trolig gå for fullt ut på høsten en gang. Dermed er vi i gang med det største vegprosjektet i Vestfold til nå, etter 20 års planlegging og politiske vurderinger.

24 års planlegging - endelig anleggsstart

Noen vil fortsatt hevde at E18 i nordfylket ikke er utredet godt nok nå når anleggsarbeidene startes opp. Dette til tross for 20 års planlegging og politisk vurdering.

Erik Thomassen

"Vestfold-analysen"

Det hele startet i 1970. Da ble "Vestfold-analysen" lagt fram. For nordfylkets del konkluderte den med at E 18 skulle bygges ut over Hanekleiva med forbindelse til Bispevegen.

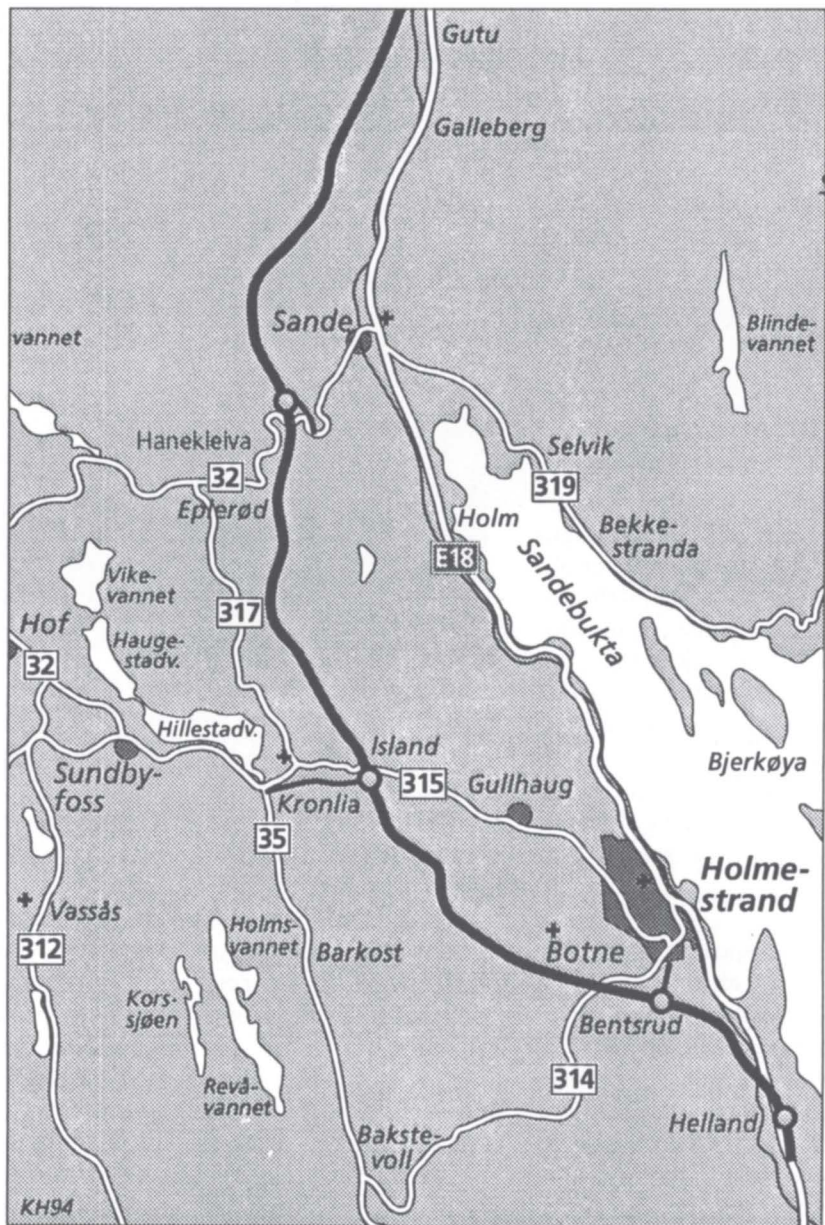
I 1971 ble det lagt fram en foreløpig hovedplan for denne strekningen. Alternativet ble forkastet fordi ny E 18 etter denne linjen ville ikke avlaste Holmestrand sentrum noe vesentlig.

I noen år framover arbeidet man nå med en "Platålinje" som skulle ta trafikken bak Holmestrand sentrum over platået. Vegsjefen anbefalte linjen. I Holmestrand var protestene sterke. Der ønsket man en lang tunnel forbi sentrum i stedet.

Kombinasjonslinja

Kombinasjonslinja dukket første gang opp i 1976 som et slags kompromiss. Man kombinerte veguløsning for indre Vestfold med en veg som kunne avlaste Holmestrand sentrum og nåværende E 18 skikkelig. Samtidig ble vegen lagt bort fra storparten av tettbebyggelsen i Holmestrand for å imøtekomme protestene mot "Platålinja".

Vegsjefen gikk inn for Kombinasjonslinja i 1977. Da hadde imidlertid fylkestinget gått inn for at en lang tunnel forbi Holmestrand skulle bygges først.



Endelig anleggsstart på Kombinasjonslinja - 24 år etter prosessen startet.

Stortingsmelding

Stortinget behandlet vegsaken i nordre Vestfold i 1979 og gikk inn for at Kombinasjonslinjen skulle legges til grunn for den videre planleggingen. Men Stortinget forutsatte også at trafikkforholdene i Holmestrand sentrum måtte få en snarlig løsning, og dette gav grunnlaget for byggingen av Holmestrandtunnelen.

Norsk vegplan 1986 - 89

På grunn av små økonomiske rammer til Vestfold hadde vegkontoret i forarbeidet til NVP 86-89 foreslått at man skulle vurdere andre løsninger enn Kombinasjonslinjen, d.v.s. løsninger som lot seg bygge ut i kortere etapper. Dette ble støttet av fylkeskommunen, Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet. Ved behand-

lingen av Stortingsmeldingen i juni 1985 sa Stortinget:

at det i prinsippet holdes fast ved det linjevalg som Stortinget tidligere har vedtatt, eventuelt med eventuelle mindre tilpasninger/justeringer". For å få til en rask utbygging i nordfylket ville Stortinget åpne for midlertidig utvidelse av investeringsrammene for Vestfold.

Vegutredning, januar 1986

Nå startet den virkelige planprosessen og en vegutredning ble lagt fram i januar 1986. I oktober vedtok Vestfold fylkesting å legge utredningen til grunn for hovedplanlegging. Et forslag fra Holmestrand og Våle kommuner om å utrede alternative traseer ble ikke tatt til følge. Stemmetallene i fylkestinget var 39 - 5.

Under budsjettbehandlingen høsten 1987 åpnet Stortinget for en ny vurdering av Kombinasjonslinjen om fylkeskommunen ønsket det. Saken kom opp i fylkestinget i juni 1988 og ny vurdering ble avvist med stemmetallene 42 - 3.

Hovedplan, mars 1988

Hovedplanen for ny E 18 Eik - Heland ble lagt fram i mars 1988. Fylkestinget behandlet den i april 1989, og planen ble vedtatt med stemmetallene 41 - 4.

På privat initiativ var det samtidig lagt fram et alternativ med en linje øst i Sande. I fylkestinget ble det fremmet forslag om å utrede dette nærmere. Forslaget falt med stemmetallene 12 - 33.

Regjeringen griper inn

Mens saken lå til behandling i Vegdirektoratet høsten 1989 grep Samferdselsdepartementet inn for å gjøre en ny overordnet vurdering av Kombinasjonslinjen. Prosjektet ble nå behandlet i Finans-, Miljø-, Landbruks- og Samferdselsdepartementet.

I august 1990 konkluderte man med at Vegdirektoratet ble gitt anledning til å godkjenne planen.

Vegdirektoratet godkjente planen i 1990.

Tilleggs vurdering

Det kom inn 15 krav om overprøving av hovedplanen. I mai 1991 ble klagen oversendt Samferdselsdepartementet med kommentarer.

I juli 1992 konkluderte departementet med å godkjenne de fem km fra Eik til Gutu. For resten av strekningen skulle det gjøres en ny tilleggs vurdering, bl.a. for å se på forholdet til NSBs planer.

Tilleggs vurderingen var ferdig i Vegvesenet i desember 1992. I juni 1993 kom endelig Samferdselsde-

partementets stadfesting av hovedplanen. Da hadde arbeidet vært i gang på strekningen fram til Gutu i et halvt år.

Detaljplaner

Detaljplanene for strekningen Gutu - Hanekleiva ble godkjent av vegsjefen i september 1993. Klagebehandlingen ble avsluttet i april 1994.

Dermed var det omsider klart for anleggstart. Etter den opprinnelige planen skulle vegen være ferdig i 1995. Nå er 2001 det sannsynlige åpningsåret.

- En politisk maktfaktor



Natur og ungdom demonstrerte mot Vegvesenets rolle i E18-saken 25. mars.

-Vegvesenet i Vestfold har selv lagt premissene for det endelige resultatet i forbindelse med E18-utbyggingen, sier Natur og ungdom i en pressemelding de sendte ut i forbindelse med en demonstrasjon utenfor vegkontoret 25. mars.

Demonstrantene forsøkte å henge ut et banner fra tredje etasje i Uni-gården, men ble jaget ned av gårdeierens vakter. Med aksjonen ville Natur & ungdom rette søkelyset på den avgjørende rollen

de mener vi har spilt for å få fram vedtaket om å bygge vegen.

- At en etat som Vegvesenet blir en viktig maktfaktor i debatten om hvordan vi møter transportbehovet i fylket, er svært uheldig, heter det videre i pressemeldingen. Fylkespolitikkerne er ofte mer opptatt av å få den øremerkede potten til vegutbygging, som de ser som en økonomisk vekstfaktor for fylket - og altfor mye blir overlatt til Vegvesenet. Dette kan ikke Natur og ungdom godta. Det har vært stille rundt Natur og ungdom når det gjelder E 18 den siste tida, men den som tror vi har gitt opp nå, tar feil!

Behandling av anleggsskader

Erstatningssaker i forbindelse med anleggsskader skal behandles juridisk og det skal derfor tas kontakt med Vegvesenets jurist. Det skjer stadig utskifting av personell derfor kan det være på sin plass med en kort orientering om hvordan anleggsskader og erstatningskrav i den forbindelse skal behandles.

Yngvar Pedersen

Det skjer jo en viss utskifting av personell ved vegkontoret og ute i driften. Det kan kanskje derfor være på sin plass med en kort orientering om hvordan anleggsskader og erstatningskrav i denne forbindelse skal behandles.

Med anleggsskader mener jeg ikke bare skader som skjer innen "anlegg, men også skade på annen manns eiendom/person innen vedlikeholdsdriften.

Eksempler på "anleggsskader" kan

være sprengningsuhell hvor vinduer knuses og det blir sprekker i murer og tapet, og det kan være kloakkledninger som går tett pga. arbeider med gang- og sykkelveger eller grøftarbeider. Det kan også være skade på person som følge av at anleggsområde ikke er tilstrekkelig sikret, f.eks. en fotgjenger som faller ned en skråning pga. at det ikke er satt opp gjerde eller annen sikring. Skader pga. slikt kan fort komme opp i over en halv million.

Det er følgelig meget viktig at de ansvarlige på arbeidsstedet sikrer bevisene i saken. Det må utarbeides en rapport over uhellet, hvor det går fram hva som skjedde, hvor det skjedde og når det skjedde, hvem som var til stede - herunder utenforstående vitner, mulige årsaker til skaden. Det er også fint om det tas bilder av skadestedet.

Ved sprengningsskader bør det gå fram av rapporten hvor stor sprengstoffmengde som er brukt og hvordan det er sprengt. Sprengningsplan bør vedlegges dersom det kan være noen tvil om årsak.

Ved rystelsesskader bør det opply-

ses om styrken av rystelsene dersom det har vært montert rystelsesmåler. Hvor det på grunn av forholdene på stedet må forventes at skader kan oppstå, bør det dessuten foretas en forhåndsregistrering av bygninger av en bygningskyndig person, og det bør eventuelt også tas bilder av spesielle skader som er på eiendommen. Dette må gjøres før arbeidene i nærheten av eiendommen settes i gang. Disse registreringene må også sendes grunneierne. Det har dessverre ikke alltid blitt gjort. Slike registreringer og bilder har imidlertid stan- set mange grunneiere i deres forsøk på å få erstatning. Når vegvesenet har hatt arbeider forbi en eiendom, "oppdager" grunneierne ofte både store og små sprekker som har vært der fra før, men når vi foreviser dem besiktigelsesrapporten og eventuelle bilder, frafaller de gjerne på stedet erstatningskravene sine.

Erstatningssaker generelt skal behandles juridisk, da ansvarsforholdet kan være mer innviklet enn som så. Skader mellom to statsetater, f.eks. Vegvesenet og Televerket, skal som hovedregel dekkes over skadelidtes eget budsjett, med visse unntak, og dersom et hus er spesielt dårlig er det ikke sikkert at eieren skal ha full erstatning for påførte skader.

Rapporter angående skader skal sendes til vegkontorets jurist. Ved skader og i alle fall ved større skader bør det så snart som mulig tas kontakt med meg, da det ofte kan være nyttig for den videre saksbehandling å se skadestedet og snakke med folkene på stedet.

Erstatningssaker pga. skader skal dessuten i henhold til Vegdirektoratets bestemmelse føres i en spesiell kravjournal, og det er derfor viktig at vi får innrapportert skader som skjer.



Våre spreke 50-åringer

Det er pussig at vi nå har fått en opphopning av 50-åringer på vegkontoret og at dette ventes å bli et problem. I hvert fall står det noe slikt i den elektroniske avis for Statens vegvesen datert 21. desember 1993. Det er også pussig at det nå er oppdaget at det er uheldig å ha den samme lederjobb for lenge. Det skulle vel ikke være en eller annen i toppledersystemet som er blitt senil og kommet med frimodige ytringer?

Under min tid i ansettelsesrådet i Vegdirektoratet tidlig på 1970-tallet gikk jeg hardt inn for å få spredning av aldersforskjellen ved ansettelse av nytt personal, men noe gehør for dette fikk jeg ikke. Ungt friskt personal var å foretrekke også var de billigere ble det svart. Under en av diskusjonene om ansettelse av tunge grupper med lik alder sa jeg at den som ikke kunne fatte at dette på sikt ville gi problemer måtte blitt døv i ung alder og ha to glassøyer. Denne uttalelsen brakte meg mange hakk nedover på Vegvesenets popularitetsstige. Nå ligger jeg fire hakk under null.

De fleste av oss blir født som originaler, men vi dør som kopier. Om vi ikke dør som kopier, så har vi gjort en dårlig jobb i Vegvesenet. Vår hjerne arbeider i totallsystemet (dvs. det binære tallsystem) og vi må bestandig velge galt eller riktig i forhold til de programmer som er lagt inn. Alle levende organismer har en porsjon instinkt ved fødselen og blir senere programmert gjennom læring. Jo lengre ned på rangstigen et vesen er jo større er instinktgraden, og jo høyere opp vesenet er jo større er programmeringsdelen. Høy grad av instinkt gir lav programmeringsgrad og motsatt. Det antas at mennesket er den skapning på jorden som har størst programmeringskapasitet og minst instinkt. Et hvert individ av oss ville dø umiddelbart etter fødselen om ingen tok seg av oss og ingen ville heller overleve senere om vi ikke ble programmert til det.

Hvorfor blir vi kopier? Ja, hvordan arbeider vi? Eks. Når vi arbeider i Vegvesenet spørres det etter:

Hva har jeg tenkt å gjøre?
Hva står i håndbok 018 fra Vegdirektoratet?

Valget er binært. Galt eller riktig. Det jeg har tenkt å gjøre er galt. Det håndbok 018 sier er riktig.

Alt annet er lovverk, retningslinjer og normaler mv. fungerer på samme måte og vi programmeres til kopiister og dør som kopier.

Det er nesten like vanskelig å skaffe fram intelligens dvs. nyskapingsevne hos rettlinjeprogrammerte mennesker i 20 - 30 årene som det er å lage kunstig intelligens på en EDB-maskin. Endringer hos 50-åringer seg ut til å være helt utelukket.

Evnen til intelligens dvs. nyskaping finner vi særlig innenfor oppfinneryrkene, krigsindustrien

osv. Disse må stille spørsmålene.

Hva har jeg tenkt å gjøre for å være først, best, drepe flest mv.? Har noen prøvd dette før?

Om ingen har prøvd dette før så er det en nyskaping, og det er nyskaping som drar oss framover. Selvfølgelig må nyskapingen testes for å se om det nye fungerer som forutsatt. Svar, ja eller nei, igjen en binær avgjørelse.

Jeg tror at vi i dag har EDB-maskiner hvor det kan skapes intelligens eller nyskaping. Problemet er at vi mangler mennesker som kan lage et program med et flytende grensesnitt som gir rom for intelligens. I dag er maskinene programmert mot et bestemt grensesnitt som på forhånd er kjent. Dvs. det er ikke rom for intelligens. På en lignende måte er vi i Vegvesenet programmert gjennom vår arbeidssituasjon. Slik jeg ser det så er dette en behagelig følelse for kopimennesket, mens det er en svøpe for den menneskelige intelligens.

Det er ikke noen fare for at Vegvesenet vil tape noen form for kompetanse når dagens 50-åringer forsvinner ut. De er tross alt kopiister med to års erfaring 15 ganger. En viss historisk verdi vil de nok ha, men faglig er det kun smuler å hente.

La oss håpe at de nye som kommer inn og som ikke har lyst til å bli kopiister får anledning til å utvikle intelligens. Hadde vi hatt en god og fremtidsrettet personalpolitikk hos oss burde de som ønsket å utvikle intelligens vært frarådet å begynne hos oss. Kopiister kunne vi ønske velkommen.

Mange her innbill seg at ledelsen prinsipielt er på jakt etter sannheten, og at når det blir fremlagt nye fakta og data, vil de endre og tilpasse sine teorier til dette. I virkeligheten kan de være like trangsynte og blindt troende som middelalderens kirkefyrster.

En ny vitenskapelig sannhet pleier ikke å trenge igjennom og vinne frem på en slik måte at motstanderne blir overbevist og erklærer seg for å være omvendt, det skjer snarere ved at motstanderne etter hvert dør ut og fordi den nye slekt på forhånd er blitt fortrolig med sannheten. Personer i systemet blir gjerne anmassende og bestikkelige. Teori blir til ideologi, til og med innen konkrete områder. Den som angriper en dominerende moteretning er plagsom og må fryses ut.

Menneskene har øyne å se med, men ser ingenting. De har ører til å høre med, men hører ingenting. Jeg tror vi med god samvittighet kan si farvel til 50-års klumpen og ønske en ny ledelse som skifter beite hvert fjerde år har spredning i alder og som oppfordrer til originale og intelligente løsninger velkommen. Til slutt et råd: Dø ikke som kopi.

Audun Nordbotten

Læserbrev

Årsmelding 1993 - manipulerte bilder?

Jeg fikk en lekker trykksak i hendene her om dagen, "Årsmeldingen 1993". Spesielt var forsidebildet fra Ramsum rasteplass på E 18 innbydende. Når jeg nå får høre fra "velinformert hold" at ekornet er utstoppet og plassert på bordet av fotograf Bjørn Hafstad så blir i alle fall jeg skuffet. Er vi så opptatt av at

vi skal framstå som miljøvennlig at vi er villig til å fikse på virkeligheten? Er ikke rasteplassen på Ramsum fin og miljøpasset nok? Eller vil vi ikke innrømme at vegbygging fører til at ekornene blir borte?

Hilsen Anne May Presthaug

Anlegg viser kreativitet

"Årets oppfinneravdeling" er anleggsavdelingen. Det er oppfinnelsen til Evind Holtan som selfølgelig scorer høyt når forslagsnemnda har vurdert de innkomne forslag for 1993.

Jorun Sætre Bringaker



- Anleggsavdelingen viser stor fantasi og kreativitet, sier forslagsnemndas formann Kjell Kval idet han overrekker Karl Høiland blomster og diplom. F.v. Gunnar Moen, Karl Høiland, Kjell Kval og Evind Holtan.

Ved en enkel tilstelning i anleggsavdelingens møterom ble avdelingen kåret til oppfinneravdelingen for 1993 av forslagsnemnda.

Grunnen til at anleggsavdelingen gikk seirende ut av denne for året 1993 er hovedsaklig Evind Holtans innsendte forslag. Han utarbeidet i forbindelse med bygging/støping av miljø-tunnelen Horten - Borre en hydraulisk forskalingsvogn på panserruller. Den har hatt stor innsparingsverdi og Statens vegvesen Vestfold og Vegdirektoratet har vurdert ideen med høye pengepremier. Gunnar Moen hadde levert inn et forslag på regnbeskyttelse for grøftelaser. Begge ble av forslagsnemnda tilsammen vurdert til premievinner i året som har gått.

Diplom og blomster ble overrakt anleggsavdelingens fungerende leder Karl Høiland av formannen i forslagsnemnda Kjell Kval. - Jeg takker på vegne av avdelingens ansatte, sier Høiland og vil gjerne få fram at for å iverksette en slik ide som Holtan kom med, har de hele tiden hatt de ansatte på miljøtunnelen som medhjelpere. De viste engasjement under hele byggingen og utprøvingen av forskalingsvogna, sier Høiland videre og sender en takk til brukjengen som hele tiden positivt har stilt opp.

Krøsus meg her - Krøsus meg der

Hva er Krøsus? Jo, det er et økonomistyringsprogram som er utviklet i USA og som har kapasitet til å kunne nyttes av større industrikonserner og handelsbedrifter. Programmet gir et tabellarisk regnskap og er godt egnet for oss.

Ser vi på det regnskapssystem vi har i dag, kan kanskje tall og lister se bra ut. Programmene som styrer disse regnskapene ble utviklet på 1960 tallet og er sterkt foreldet, komplisert etter mange småendringer og dyrt å vedlikeholde. Det er også et tidsspørsmål om når et sammenbrudd kunne skje.

Det var derfor nødvendig å se seg om etter et nytt program for å styre vår økonomi i nærmeste fremtid. Sonderinger ble gjort i markedet og dette resulterte i at et slagkraftig økonomistyringsprogram fra USA ble kjøpt inn og gitt navnet Krøsus. Da programmet opprinnelig kun hadde engelsk tekst og parametre, var det nødvendig med endel "fornorsking" av fritekst samt innsetting av nye grenseverdier mv. i henhold til våre bestemmelser. Jeg har hørt ymt om at regnskapsomleggingen til Krøsus vil koste Vegvesenet mellom 140 og 200 mill. kr. Hvorvidt dette er dyrt eller billig alle forhold tatt i betraktning tror jeg det er for tidlig å si noe konkret om enda.

For å kjøre Krøsus hos oss er det innkjøpt en IBM.RS 6000 datamaskin. Operasjonssystemet er UNIX AIX 64 bits og det nyttes Orakel database. Dette tilsammen skulle gi en slagkraftig enhet som med letthet bør takle vårt nye regnskapssystem.

De data vi må skaffe tilveie for å få programmet til å virke er ikke mye forskjellig fra det gamle. Noen koder er forandret, navneendringer er gjort på hovedposter mv. men prinsippene er de samme og det er overveiende de samme data som skal nyttes, så overgangen burde gå knirkefritt.

Skjer dette? Rundt i gangene og ute klages det over manglende informasjon og kontraintformasjon. Hva skyldes dette? Jo, det kommer en strøm av informasjon fra Vegdirektoratet og denne informasjon forandrer parametre hver gang. Dette gir som resultat at de som skal sette seg inn i det nye ikke får ro på seg til å forstå hva som egentlig menes eller gjelder. Reint ille blir det når det oppstår hull i informasjonen ved at informasjon fordeles på en slik måte at de forskjellige sitter inne med forskjellige informasjoner. Mange går surr i hva som gjelder og hva som er foreldet og dette gjør ikke saken bedre. En slik presentasjon gir mye skrik og for lite ull som fanden sa da han klippet grisen.



Punkt 1, 2 og 3 før et nytt EDB program tas i bruk er systemering. Dette innebærer at det lages et oppsett over alle inn/ut data, dataparameter og flyten av data. Nødvendigheten av dette arbeidet beskrev jeg første gang i Vestfolder'n nr. 5/1985. Det er tydelig at det i forbindelse med innføring av Krøsus ikke har vært utført et godt nok systemarbeid og dette vil skape store problemer og frustrasjon blant de medarbeidere som skal stelle med Krøsus. Dette har vært en helt unødvendig tabbe, men langt fra ukjent i vegvesensammenheng. Antakelig ville det være en fordel å utsette innføring av Krøsus til helt nødvendige systemarbeider og dokumentasjoner var ferdig utarbeidet og testet.

Audun Nordbotten

Leserbrev

Ingen forandring i antall driftsområder?



Når det gjelder områdeinndelingen blir den vurdert igjen etter årsskiftet 94-95.

Det kommer ikke til å skje noen forandring når det gjelder områdeinndelingen for vedlikeholdsdriften i 1994. I følge informasjon sendt til ansatte skal saken tas opp igjen i begynnelsen av 1995.

Jorun Sætre Bringaker

Etter forhandlingsmøte i Vegdirektoratet ble det enighet om at realitets-

behandlingen av antall vedlikeholdsområder i Vestfold utsettes. Saken

skal tas opp igjen når innstillingen fra prosjektgruppa "Drift inn i år 2000" foreligger.

Etter at det fra vegsjefen i mars 1993, forelå et forslag om å gå over fra tre til to driftsområder, ble det gjennomført to drøftingsmøter og ett forhandlingsmøte med organisasjonene. Brudd ble konstatert juni 1993. Saken ble sendt til Vegdirektoratet der det ble avholdt forhandlingsmøte 11. februar 1994. Det ble forhandlet etter Hovedavtalens § 13, pkt. 2a. Organisasjonene ønsket saken utsatt da det pågår viktige arbeider som har betydning for framtidig organisering av vedlikeholdsdriften, som f.eks. "Det nye vegvesenet" og "Drift inn i år 2000".

Spørsmålet om områdeinndelingen vil bli vurdert i lys av det som foreligger etter at innstillingen fra prosjektgruppa Drift inn i år 2000. Det kreves en rask avklaring når saken blir vurdert på nytt i begynnelsen av 1995.

Fylkeskommunalt besøk på E 18

Interessen for E 18 var stor da ansatte i fylkeskommunen var på befaring på E 18 anlegget i nordre Vestfold torsdag 28. april.

Jorun Sætre Bringaker

- Vi starter snart opp med den videre parsellen fra Gutu og sydover, sa anleggsleder Karl Høiland da fylkeskommunen var på besøk på Barstad. I tillegg til Karl Høiland var Johan Lepperød, Øystein Ludvigsen og Leif Kjølén til stede for informere om det nåværende E 18 anlegget og de videre planene fra Gutu til Helland. Deltakerne var interesserte og mange spørsmål ble stilt, spesielt da i forbindelse bygging av to-felt veg med tilrettelegging til fire-felt. Det ble servert enkel lunsj på Barstad før følget ble kjørt i buss langs planlagte E 18 traseen til anlegg ny E 18/Vestfoldbane fra Eik til Gutu.



Vegsjef Johan Lepperød svarte på spørsmål fra f.v. fylkesordfører Ellen Gjerpe Hansen og fylkesrådmann Nils Fredrik Wisløff.

Køfri gir køfri E18?



- Køfri-brikkene som brukes i Oslo-bomringer kan også bidra til å gi informasjon om trafikkavviklingen og køproblemer på E 18, forteller prosjektleder Finn Erling Berg.

Køfri-brikkene fra Oslo-bomringen som 30 % av sommerbilistene har i frontruta åpner helt nye perspektiver for trafikkinformasjonen på E 18.

Erik Thomassen

Datatilsynet har gitt tillatelse til å utnytte brikkene i informasjonssystemet på E 18. Det vil ikke bli lagret opplysninger om kjøretøyene som gjør det mulig å etterspore hvem som har trafikkert E 18.

Det skal nå i mai monteres antenner på Gulli ved Tønsberg, ved Røllshaugen i Sande og i Kobbervikdalen i Drammen. Køfri-brikkene gjør at en

datamaskin kan kjenne igjen bilene når de passerer de ulike antennene, og dermed vil den faktiske kjøretida på E 18 til enhver tid være kjent i trafikkstyringsrommet på Ås.

I første omgang vil informasjon om kjøretid gå ut på radio og via vegmeldingstjenesten (175), men på lengre sikt håper man å få variable skilt som til enhver tid viser hvor lenge man må belage seg på å sitte i kø om man velger å kjøre E 18. Dette kan ta utgangspunkt i registrert kjøretid for de bilene som passerer ut av strekningen, eller det kan være en prognose for kjøretid på det aktuelle tidspunktet.

Et system basert på Køfri åpner helt nye perspektiver på området trafikkinformasjon. Det er imidlertid bare i

Oslo- og Trondheimsområdet dette systemet er i bruk, derfor trenger man andre måter å kjenne igjen kjøretøyene på om man skal få den samme kvaliteten på trafikkinformasjonene andre steder. Køfri kan imidlertid gi grunnlag for å kontrollere om opplysninger som hentes inn f.eks. ved hjelp av digitaliserte video-bilder eller vekt og akselavstand gir gode nok data til å bygge opp et mer anvendbart informasjonssystem.

Takk!

Takk for all vennlig oppmerksomhet i anledning min 50 - års dag!

Per Vaadal

Bonde fra Kroken bygger bruer på E 18

Litt "storkjefta" er han, bonden fra Kroken som holder til blant jernstenger på Bergsenga for tida. Populær Lardøling som alltid har en god historie på lager - det er Trond Bårnes. Liker å stå på og står ikke av vegen for en utfordring og påstår han lærer noe nytt for hver brutegning han får i handa. I tillegg til å være anleggsarbeider er han bonde på si'.

Jorun Sætre Bringaker

Med bred Lardal-dialekt legger brubygger Trond Bårnes ut om Hereford og Charolais til Vestfolder'ns medarbeider. Trond driver nemlig med kjøttproduksjon på sitt lille gårdsbruk i Kroken i Lardal kommune. Tidligere var det stort sett sau det gikk på, men pga. forandring av krava til dyra og at det ble dyrere å drive med sau, gikk han over til kyr. Det er visst all right ifølge han selv.

Trond begynte i Statens vegvesen tidlig på 70-tallet som flisegutt på Farrisidet. Da han hadde fyllt 18 begynte han å bore og var med Gunnar Nordkvelle. Det ble boring i 10-12 år før han begynte med forskaling hos oppsynsmann Eivind Holtan på jernbanebrua i Kjellekrysset. Han drev litt med skyting innimellom og litt jobbing for vedlikeholdet ble det også tid til. Sammen med nåværende bruformann Helge Sogn begynte han å jobbe i 82/83.

Trond har vært borti mye forskjellig innen vegbygging, men nå er han **brubygger**. - Her liker jeg meg veldig godt, sier han og legger til at de stadig



- Hver brutegningen utfordring, sier anleggsarbeider Trond Bårnes. Han liker seg blant jernstenger på konstruksjonen av ny E 18 bru på Bergsenga.

får nye utfordringer innen forskningsfaget. En ny brutegning er en ny utfordring, forteller Trond interessert. En ting til som er viktig for han er miljøet i gjengen og det er godt. - Vi har det veldig fint sammen, ler han og legger til at lærlingene nok kan ha det tøft noen ganger, men de tåler det. Samtidig som vi er inne på lærlinger, nevner han at ordningen som Statens vegvesen Vestfold har når det gjelder inntak av lærlinger er meget positiv. - Vi skjærper oss samtidig som vi tar godt vare på de nye som kommer, forteller Trond.

Han husker godt en historie fra anlegget i Lågendalen: - Jeg hadde med meg campingstol den gangen, husker, som jeg satte meg i når det ble noe

venting. Da anleggsleder Arne E. Dahl kom ut en gang, husker jeg at han ba meg reise meg fra stolen fordi det var vanlig at arbeiderne reiste seg for å gi plassen sin til den overordnede som kom ut. Men jeg ville ikke reise meg. Skulle bare mangle!

Trond er en familiemann og hans kone er like interessert i gård og husdyrhold som han selv. Jordbruket krever all fritid og han kan nesten ikke huske sist han hadde ferie. Når sommeren kommer er det sanking av for til dyra som må gjøres, dyra skal ha mye grass. Helgene går stort sett også med til jobbing på gården.

Gården hans er på ca. 150 mål og det er for sønnen han opparbeider er levebrød slik at han kan drive den videre.

Tillitsvalgte og verneombud i vegarbeidsdriften 1994

Hovedtillitsmannsutvalget:

Hans Thv. Kittelsen (leder)
Per Dag Nordkvelle
Gunnar Arnesen

Hovedverneombud:

Allan Kristiansen
Vara:
Kåre Holtung

Representanter til Arbeidsmiljøutvalget:

Allan Kristiansen (Kåre Holtung)
Elisabeth Bratås (Svein Svensvik)

Anlegget:	Tillitsvalgte	Verneombud
Oppsynsman E. Holtan D.R. Haugen N.A. Lindsholm M. Roberg G. Stien	A. Revaa Ø. Lønn Nilsen T.O. Bergstrøm P.O. Wierød A. Revaa	T. Bårnes P.D. Nordkvelle T. Delesand T. Sandene A. Hansen
Driftsområde: 01 02 03 Laboratoriet Skilt/oppmerking	S. Gjerden A.R. Åsberg K. Bleika J.S. Bråthen R. Bøhmer S.A. Pettersen K.E. Bergfall E. Jespersen	B. Lindseth P. Teien K. Bleika J.S. Bråthen R. Bergan G. Svendsen K.E. Bergfall Ø. Gjerstad
Maskinavdelingen Ås vegsentrall	J. Haugerød	N.W. Berg
Sjåfør/maskinførere/ anlegget	B. Sørli	
Biltilsynets vektkontroll	M. Hagejordet	

Ajour pr. 22. mars 1994
Hans Thv. Kittelsen

- Tung bør på få skuldre

Livet er lysere nå for Krøsus-folket. 1. mai gikk vi fra PBR til Krøsus uten flere utsettelse. - Vendepunktet for oss kom 10. mars, sier Marit Skudal. Da møttes ledelse, systemansvarlige, driftsansvarlige og brukerstøtter i Lange-sund for utlufting og ny start. - Før denne samlingen følte vi at vi bar en tung bør alene. Nå har mange trådd til, og vi løfter i flokk.

Erik Thomassen

Krøsus er og har vært et tungt prosjekt for etaten. I en periode var frustrasjonsnivået svært høyt blant de involverte. - Mange følte seg veldig alene i forhold til det store ansvaret som var lagt på deres skuldre, sier Marit. Hun har spilt en helt sentral rolle i prosjektet som regnskapsleder og systemansvarlig for Oracle Financial, ett av delsystemene i Krøsus.

- Folk har jobba forferdelig hardt og mye, forteller hun, og for mange har det gått ut over fritid og privatliv. I mange familier har nok Krøsus vært et spøkelse i tilværelsen. - For oss som ikke har små barn har dette kanskje ikke vært følt så tungt som for de som har en annen familiesituasjon, sier Marit. Selv har hun hatt rundt 40 kursdøgn siden i fjor høst.

- Jeg har allikevel ikke følt noe særlig stress, sier hun. Jeg er glad i å jobbe, men det er klart jeg i denne perioden har hatt jobben med meg døgn rundt. Krøsus er der hele tida. I hodet ditt. Inni deg. Selvfølgelig har det gått på bekostning av familielivet!

1. mai var vi altså endelig i gang. I noen nervepirrende uker i april var spørsmålet om utsettelse opppe til vurdering. Til slutt havnet saken på Kjell Opseths bord og derfra kom det endelige klarsignalet. - Selv om mange ting ikke er på plass, er jeg likevel glad vi kom i gang. Jeg tror det ville blitt vanskelig å motivere seg for videre innsats om vi hadde skutt gjennomføringen enda lenger ut i tid, sier hun.



Men tro nå ikke at problemene er over fordi om Krøsus er satt i drift. - Det er nå det blir tøft, sier Marit. Det er nå det blir konkret. Det er nå de tusen små problemene dukker opp. Hittil har det dreiet seg mer om generelle problemstillinger. De har på mange måter vært enklere å forholde seg til.

- Det blir selvfølgelig startvanskeligheter. Likevel er jeg glad for at vi slappen ny utsettelse, for slike utfordringer ville vi ha fått uansett, og det var det helt sikkert også den gangen PBR ble satt i drift for 25 år siden.

Krøsus er på ingen måte ferdig fordi om det nå er satt i drift. - De siste dagene før 1. mai kom det svære bunker med nye ting som skulle legges inn i systemet, forteller Marit. Vi som er ansvarlige skal nok klare å forholde oss til alle

- Mange i Krøsus-prosjektet har følt at de bar en tung bør alene, sier Marit Skudal, systemansvarlig for Oracle Financial.

Betongskum under vann for første gang

endringene, men det blir tyngre for brukerne med nye begreper, nye rutiner og nye skjemaer.

- Når kan vi så begynne å høste fordeler av systemet for alvor?

- Tidligst høsten 1995, vil jeg tro. Men de 60 årsverkene som Vegdirektoratet hadde tanker om å spare inn på landsbasis, er jeg skeptisk til. Det blir slett ikke mindre arbeid med Krøsus. Målsetningen er at vi skal oppnå bedre kvalitet på økonomi- og ressursstyringen ved at ansvar og myndighet følges ad, og derigjennom kan effektivitetsgevinster komme. Av det følger at kontrollansvaret skal ligge der det hører hjemme, og ikke hos oss på regnskap.

Den største forskjellen fra PBR til Krøsus sett fra et brukersynspunkt, er nok at *kostnadssteden* forsvinner. I stedet kommer nye begreper som art, ansvar, veg-/prosjektnummer og ressursmodul.

To år er snart gått siden Krøsus ble et ord å forholde seg til i Statens vegvesen. Allerede fra begynnelsen av var det klare signaler fra sentralt hold om at dette ble svære greier. Men tok vi dem alvorlig?

- Både ja og nei! Men vi ser nå i ettertid at ting kunne vært gjort annerledes.

Krøsus har krevd mye av mange. Noen vil nok spørre om etaten har rett til å legge så tunge byrder på enkeltmennesker som det som har vært tilfellet her. Nå er Krøsus-hverdagen i alle fall begynt. Om mye har vært vanskelig og frustrerende, og fortsatt er det, kan Marit hverfall love at den første Krøsus-lønna skal komme 12. mai. Kikk nøye på lønns-slippen da. Du aner fortsatt ikke hvor uendelig mye arbeid som ligger bak denne ørlille milepælen i Statens vegvesens historie.



Massene rundt brukarene på Gloppe bru blir sikret med betongskum ved hjelp av nyutviklet metode. Første støp ble gjort 9. mars.

9. mars ble det støpt nytt bæreunderlag for et brukar på Gloppe bru ved Larvik. Metoden som ble brukt med undervannsstøpt betongskum er helt ny.

Den spesielle betongen, med konsistens omtrent som vaffelrøre, er et resultat av et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Hans Gaarder as og SIK A as. Her i Vestfold har oppsynsmann Gunnar Stien spilt en sentral rolle i prosjektet.

- Betongteknisk er dette en pionærjobb, sier Reidar Kompen ved Veglaboratoriet, det er nemlig to helt nye og spesielle metoder som brukes i kombinasjon - lav vekt og et antiutvaskingsstoff. Så vidt vi kjenner til har denne metoden aldri tidligere vært brukt i Europa.

Det var viktig å få tatt det ene brukaret før vårflommen for å unngå ytterligere utvasking. Til sommeren vil man forsterke to brukar til med samme metode.

Livet blir bedre med mosjon - særlig på sykkel!

Av Rolf Sikveland

En måte å belyse sammenhengen mellom fysisk aktivitet og helse er å undersøke virkningen av den motsatte tilstand, nemlig fysisk inaktivitet. Musklene våre svekkes hvis de ikke stimuleres tilstrekkelig gjennom regelmessig belastning. Dette gjelder også hjertemuskelene, hvor slagvolumet blir nedsatt og dermed også hjertets pumpekapasitet, som er avgjørende for kondisjonen.

Leddenes funksjon svekkes og det inntreffer en gradvis tilstivning. I vektbærende ledd som

hofter og knær, blir brusken tynnere og den blir lettere utsatt for overbelastning og skader. Fysisk inaktivitet er også forbundet med psykiske problemer, fordøyelsesbesvær, nedsatt stoffskifte, utvikling av fedme, høyt blodtrykk, nedsatt sukkertoleranse, høyt kolestrolnivå og betydelig øket risiko for blant annet hjerte- og karsykdommer.

Ikke mye - men regelmessig

Nyere undersøkelser viser at det skal relativt lite til av regelmessig fysisk aktivitet før

risikoen for sykdom og død avtar betraktelig. Mens en videre bedring av den fysiske yteevne gir forholdsvis beskjeden tilleggsgevinst. Ca. 1/2 - 1 times rask gange pr. dag reduserer risikoen for hjerte- og karsykdommer med opptil 50 prosent.

40 - 50 åringer trenger mosjon

Frem til 40 - 50 års alderen holder den fysiske formen seg forholdsvis konstant, for så å avta.

Møte i pensjonistforeningen

Nå er våren kommet og pensjonistene har begynt å røre på seg. Onsdag 6. april hadde vi vårt første medlemsmøte i 1994 på Ås vegstasjon. Det møtte ialt 26 medlemmer.

Olav Aas, som har overtatt ledervervet etter Kristoffer Dannevig, ledet møtet.

Annlaug Wold holdt en liten minnetale over Johan Arnt Lien som er død, vel hundre år gammel.

Vegsjefen, som ofte tar seg tid til å være til stede på våre møter, orienterte om Vegvesenets planer de nærmeste år, ikke minst på den administrative siden. Han fortalte også om Vegvesenets innsats under vinterolympiaden på Lillehammer, som hadde vært bra. Da været som kjent var fint under hele olympiaden

uten store snøfall, ble vel ikke beredskapen satt på den helt store prøve som kunne vært ventet på denne årstid.

Det ble på møtet diskutert pensjonisttur 1994. Turen i år går med ferje fra Sandefjord til Strømstad, videre med buss til Halden og til Fredriksten festning, hvor vi inntar middag og hjem over Moss-Horten. Turen er gratis for pensjonistene, men ektefelle betaler det turen koster, ca. kr. 400,-.

Trafikklærer Sture Thomassen, som har vært engasjert i Sandefjord ved kurs for eldre bilførere, eller bilførere av edel årgang, som han kalte det, tok opp nye ting i trafikkregler m.m. som kanskje er ukjent for mange av oss, som kjøring i rundkjøringer, parkering, fletting m.m. Dette var ting som virkelig engasjerte medlemmene, og vi bør absolutt finne en ordning slik at vi kan gå videre, noe som sikker er nødvendig for mange av oss.

Takk

Takk for oppmerksomheten
i anledning min 50 års dag.
En spesiell takk til driftsavdelingen, område 2.
Per Stangø

Takk

Takk for oppmerksomheten
i anledning min 50 års dag.
Bjørn Sørli

Annlaug hadde som vanlig ordnet med servering og lagt alt til rette for oss.

Olav Aas takket for fremmøte og ønsket alle vel hjem
Kr. Gavelstad

HMS

Denne spalten er ment som et informasjonssted for HMS-arbeidet i Statens vegvesen Vestfold. HMS er forkortelse for Helse, Miljø og Sikkerhet.

Spalten vil bli skrevet av verneleder og vil ta opp aktuelle emner og temaer som han arbeider med. Forslag og synspunkter kan du ringe inn på tlf. 33 37 17 56, personsøker 96 62 95 12 eller sende pr. post.

Bedriftslegen slutter

Lege Ellinor Hilberg har sagt opp sin stilling ved Televerkets Bedriftshelsetjeneste. Pga. ferie og avspasering vil hennes siste arbeidsdag være fredag 20. mai.

Styret i bedriftshelsetjenesten har utlyst stillingen. Ansettelse av ny lege vil ta noe tid, og vi kan ikke forvente å få tilsatt en ny lege før tidligst i september.

I tiden mellom 20. mai og september vil vi ikke være uten legetjenester. De ansatte i bedriftshelsetjenesten har fått fullmakt til å kjøpe legetjenester hos andre når det er behov for det.

Ny organisering av bedriftshelsetjenesten?

Det er Televerket som til nå har administrert og vært arbeidsgiver for de ansatte i bedriftshelsetjenesten. Alle bedriftene som er tilsluttet ordningen har hatt en representant i styret. Jeg sitter som representant for Statens vegvesen Vestfold. Administrasjonssjef Per Vaadal har vært med på de møtene hvor spesielt viktige saker har blitt tatt opp.

Siste styremøte vedtok at det skal fremlegges forslag om alternative organisasjonsformer. Dette innebærer ikke at det vil bli noen endring på selve arbeidet eller de ansatte

i bedriftshelsetjenesten. Det man skal se på er om det fortsatt er Televerket som skal administrere ordningen, eller om det er meste hensiktsmessig at det blir dannet et eget interesseselskap som overtar funksjonen til Televerket.

Bakgrunnen for dette er todelt:

Televerket ønsket ett av to: Enten en ordning som er deres egen og som selger tjenester til andre bedrifter - eller en ordning hvor de er med i et interesseselskap. Dagens ordning fungerer som en mellomting mellom disse ønskene.

De bedriftene som er tilsluttet ordningen mener at den opprinnelige tanken når bedriftshelsetjenesten ble opprettet ikke er til stede lenger. Opprinnelig var meningen at de enkelte bedrifter var med som likemenn. I den senere tid har bindingen til Televerket blitt sterkere.

Hva som vil bli den endelige løsningen er ikke godt å si, men jeg tror mye vil være avklart før fellesferien starter.

Martin Pedersen

Godordet

Bekymre deg ikke over det som er forbi, vend deg mot det som kommer.

Det skjer

Planavdelingen:

E 18 nordre Vestfold

Overskjønnsforhandlinger E 18 Nord, parsell Buskerud grense - Gutu.

Valg av lokalisering av serviceanlegg mellom Hanekleiva og Island, basert på politisk behandling i Holmestrand kommune. Byggeplaner for parsellene Gutu - Hanekleiva ferdigstilles. Kryssutforming av Islandkrysset og tilstøtende vegutforming m.m. fastlegges.

Trafikant- og kjøretøyavdelingen:

6. - 7. mai: MC-kurs for biltilsynets sensorer, kjørelærere med moped valgfag i ungdomsskolen.

19. mai - Kvalitetsforbedringstiltak

Kundekvalitetsundersøkelsen som er gjennomført av kjøreskoler og biltilsynsstasjoner er nå bearbeidet og resultatene foreligger ferdig analysert. På bakgrunn av resultatene skal kjøreskoler og biltilsynsstasjoner velge ut kvalitetsforbedringstiltak som skal gjennomføres i annet halvår 1994. Utarbeidelsen av kvalitetsforbedringstiltak foregår på en fellessamling for deltakerne

på Sandefjord motorhotell 19. mai.

25. - 27. mai: Trafikkpedagogkonferanse på Hamar. Trafikkpedagogene fra hele landet samles til konferanse på Hamar til et spennende program. Detaljer om programmet kan fås fra Gerd Aase ved trafikkopplæringskontoret i Vegdirektoratet.

Nytt utstyr for fotografering og produksjon av førerkort tas i bruk ved alle stasjonene. Utstyret baserer seg på videokamera, PC og laserprinter. De gamle fotomaskinene basert på fotokjemi med dertil hørende plager kan "pensjoneres".

Driftsavdelingen

Driftsområde 1: Renhold, feiing riksveger og viktige fylkesveger på tettsteder skal være utført innen 16. mai. Det skal foretas fjellrensk i Holmestrandfjellet langs E 18 fra 30.5. E 18 blir stengt om natten kl. 20.00-06.00 de fire første ukenetter i ca. tre uker. De to første ukene omdirigeres trafikken om RV 32/35 og 315. Den tredje uka omdirigeres trafikken om Holmestrand sentrum. Manuell lapping av dekker skal være utført innen mai måned. Trafikkskilt skal være reparert innen 1. juni. Kantstein og rekkverk skal repareres for St. Hans. Brufuger skal være inspisert/reparert innen 20. mai.

Skilt:

Formerking: E 18, riksveger og fylkesveger. Maling/spray: Riks- og fylkesveger, midt og kantlinjer. Plast: E 18 og riksveger, midt- og kantlinjer. Riks- og fylkesveger, rep. av fotgjengerfelt, div.

Anleggsavdelingen

RV 308, Kirkeveien: Endelig har vinteren sluppet taket. Vi reorganiserer oss og går på med krum hals. Utfører murarbeider, rørlegging og grunnarbeider for g/s-vegen.

RV 19 Stoltenbergsgt., sykkelbyen Tønsberg/Nøtterøy: Sluttarbeidene er tatt opp igjen. Arbeidene antas ferdigstilt før 17. mai.

Kommunal veg Ollebukta: Arbeidene starter opp medio mai.

Bruer E 18 nord: Bergsenga I: Armering av overbygningen foretas. Tilsammen er det ca. 160 tonn armeringsstål som skal legges ut. Støp av overbygningen gjøres før ferien. **Hole Øst:** Søylar støpes i mai måned. **Bergsenga II:** Nordvestre støttemur påbegynnes ca. 1. juni. Muren forskales, armeres og støpes i løpet av juni. **Bruvedlikehold: RV 304 Sundgapet bru:** Betongskader utbedres. Arbeidet utføres ved lav vannstand. **RV 308 Kanalbrua:** Sandblåsing og maling foretas av bruklaffer. **RV 308 Vrengen bru:** Brudekke repareres hvor det er blottlagt armering. **RV 303 Doms bru:** Frostskader på kantdrager og rekkverksutsparinger utbedres. **RV 881 Rød bru:** Understøping og plastring av landkar.

Byggherre/entreprise:: FV 163 Korsrød-Tjølling: Arne Olav Lund A/S entreprise med opprusting av Håkestadvegen ligger i rute til avtalt overlevering i september -94. I mai og juni legges forsterkningslag på strekninger der ny veg legges inn i eksisterende, samt bærelag på hele parsellen. Videre gjøres noe komplettering av VA-ledninger og skråningspuss. **RV 35 g/s-veg Hof sentrum - Sundbyfoss:** Thor Wike & Vo A/S har lagt ut vegfylling fra Hof Autosenter og til avkjørselen til nordre Sundby. I mai startes vegfylling nord for krysset med FV 877, og sprengningsarbeider og vegfylling fortsetter mot sør forbi Sundby. **E 18: g/s-veg Ødegården - Holm - Revå:** Firma Kaare Mortensen A/S starter med matjordavtale fra Vesleelva og sørover i midten av april. I mai og juni legges røgrøfter nordover og sørover fra Vesleelva, og fyllingsarbeid på strekning med ny g/s-veg sør til ny busslomme ved Ve. Hele g/s-anlegget skal være ferdig til overlevering 1. oktober 1994.

Gratulerer

50 år

Johnny Haugerød, 1. mai

60 år

Frank Heimdal, 1. mai

65 år

Magnus Solum, 14. mai

70 år

Bjarne Henriksen, 18. juni

75 år

Anton T. Gran, 8. juni

80 år

Magne Hagbartsen, 17. mai

Jeg vil komme med en beklagelse, da jeg ved en feiltakel: o, oppga Wilmar (Bjørnholt) som 70 år, fire år vi vente får!

Annlaug

Velkommen

Solveig Jansen, renholdsbetjent anlegg E 18 nord

Alderspensionister

Kåre Klausen fra 30. juni

Gunnar Stien fra 31. mai

Endring av arbeidsområde

Elisabeth Bratås, oppsynsmann laboratoriet