

Vestfolder'n

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 6, 22. årgang, 14. november 1995

Opseth berømmet godt samarbeid



Samferdselsminister Kjell Opseth foretar her den offisielle åpningen av ny veg og jernbane fra Eik i Buskerud til Gutu i Vestfold.

I åpningstalen berømmet statsråd Kjell Opseth samarbeidet mellom Statens Vegvesen og NSB. Han kom også inn på E 18-problematikken som opptar mange Vestfoldinger.

- Nå er det opp til dere å bevise at en firefelts veg er trafikksikker, sa statsråden.

Se side 10



**- Vegvesenet, ikke til å snakke med!
side 8-9**



**Kjempet for barna mot byråkratiet
side 5**

**Neste nummer:
14. desember**



Statens vegvesen
Vestfold

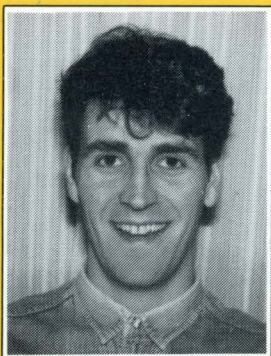
Tips oss!
Ring redaksjonen
33 37 17 04/09

Vestfolder'n

Internavis for
Statens vegvesen
Vestfold



Jorun Sætre
Redaktør



Trond Holmstad
Journalist

Redaksjonsrådet

Irene Enerud,
Jenny Hagen,
Karl Høiland,
Per Arne Nilsen,
Kristin Sande

Statens vegvesen Vestfold
Postboks 2004, 3103 Tønsberg
Tlf: 33 37 17 00
Fax: 33 31 43 41

Trykk: Horten Print-Shop
Opplag: 750

REDAKTØREN MENER:

Er Vegvesenets profilering glemmt i Det nye vegvesenet?

Visuell profil tar tid

Året var 1992 - Visuell profil - designhåndbok for Statens vegvesen Vestfold ble utgitt fra Vegdirektoratet. Det er nå gått tre år og jeg har lyst til å stille spørsmålet: Hvor langt er vi kommet på de årene? Vi var vel på en måte igang da vi 1. juli gikk over i en ny epoke i Statens vegvesen.

Men hva skjer?

Etatens navn er Statens vegvesen - så langt er alt greit. På bl.a. brevark vi sender fra oss er det fram til oktober ikke bestemt hvilke betegnelser/navn som skal brukes. Skal f.eks. Ås vegstasjon fremdeles hete Ås vegstasjon eller Ås veg- og trafikkstasjon eller hva? Det mest ekstreme er allikevel navnet Biltilsynet. Det er bestemt at dette navnet ikke skal eksistere lenger, men hva blir egentlig navnet? Saken er sendt Samferdselsdepartementet til avgjørelse. Bli det Vegtrafikktilsyn eller Trafikktilsyn? Fire måneder etter omorganiseringen er det ikke tatt noen avgjørelse på dette.

Hvordan virker dette utad?

Det har en dårlig virkning på publikum

og er slett ikke med på å styrke Vegvesenets plass i samfunnet. I årsplanarbeidet i Vestfold har vegsjefen som sitt satsingsområde satt opp profilering av etaten som veg- og vegtrafikketat. Jeg ser det som ganske vanskelig å profilere oss utad når vi ikke engang vet benevnelse på trafikkstasjonene og vegstasjonene i fylket. Dette er ikke vår skyld, vil mange i Vestfold si. Men jeg synes dette gjenspeiler manglende planlegging i en så omfattende prosess som Det nye Vegvesenet har vært.

Visuell profil - en tung materie

Jeg kommer tilbake til det materiale som er lagt fram i form av designhåndboka. Det er første gang i Vegvesenets 125 års historie vi har utarbeidet samlede retningslinjer for vår visuelle profilering - det vil si hvordan Vegvesenet skal ta seg ut. Dette skal tvinge oss til å tenke nytt om tidligere rutiner og gi oss et riktigst og mest helhetlig bilde av Vegvesenet. Dette må hvert fylke ta hensyn til og etterleve. Men det viser seg at det er en omstendelig prosess for å få ansatte/ledelsen til å innse at dette må det jobbes med og prioritere.

Nye arbeidsområder og personer til Info etter omorganiseringen:

Info til tjeneste

Layout

Informasjonsseksjonen føler at tidspunktet for markedsføring av layout-tilbudet i Statens vegvesen Vestfold er riktig nå. Arbeidsområdet ble i omorganiseringsprosessen flyttet fra tegneseksjonen på planavdelingen til informasjonsseksjonen på administrasjonsavdelingen.

I disse dager er informasjonsmengden enorm og visuelle virkemidler møter oss overalt, fra TV, via aviser og reklame til posthylla på jobben. I denne konkurransen om menneskenes oppmerksomhet er

alle med, enten vi liker det eller ikke. I offentlig virksomhet har disse virkemidler lenge vært nødvendige, men i dagens offentlighet må man profilere seg for å nå sine mål. Layout-tjenesten er et tilbud til alle som har noe å formidle eksternt eller internt. Det kan dreie seg om framstilling av trykt materiell, eller bare rådgøring. Skal noen involvere reklamebyråer i diverse profileringstiltak, ser Info det som en fordel å delta for å vurdere kvalitet, pris og riktig bruk av Vegvesenets visuelle profil. I de aller fleste tilfelle er vårt eget "reklamebyrå" godt på høyden, så vi oppfordrer til å ta kontakt.



Informasjonsseksjonen:(f.v)

Seksjonsleder:

Jorun Sætre

Info/Vestfolder'n:

Trond Holmstad

Sekretær:

Jorunn Hegna

Layout:

Knut Hovde

Sekretærtjenester

Administrasjonsavdelingens sekretærtjeneste er lagt til informasjonsseksjonen. To stillinger er tilknyttet denne tjenesten. Et ansvar i forbindelse med etatens tekstbehandling Word er tillagt denne seksjonen. Denne stillingen er for tiden ikke besatt. Mens den andre sekretærstillingen har Jorunn Hegna.

Nye medarbeidere

Knut Hovde

Knut er Vegvesenets designer. Hans arbeidsområde er layout og grafisk produksjon av info-materiell. Knut kom til Vegvesenet i 1993 som seksjonsleder for tegneseksjonen og ansvarlig for layoutproduksjon. På denne tiden har han opparbeidet en trofast kundekrets på vegkontoret, med produksjon av forsider, overheads, brosjyrer, plakater, utstillinger etc. Kart til ulike informasjonsformål er også et av tilbudene, kanskje ikke så rart etter som han har lang bakgrunn fra kartbransjen.

Knut er opprinnelig drammenser, med ingeniørutdanning i kartografi fra Norges Geografiske Oppmåling i 1976. Praksisen er fra NGO i Oslo og Statens kartverk på Hønefoss, som ingeniør og avd.ing. med framstilling av topografiske og tematiske kart. Ett år ved oppmålingsvesenet i Drammen og ett år som lærer ved Ringerike yrkesskole har det blitt tid til innimellom. Interesse for layout og typografi førte til at Knut fullførte MI's

kveldsskole i grafisk design i 1989. Denne tilleggstudien ga ham to spennende år som grafisk designer i Kartverket. Men familien ønsket å bo ved sjøen, så da sjansen bød seg med jobb i Vegvesenet byttet de ut Hønefoss med Larvik

Jorunn Hegna

Jorunn har lang fartstid fra administrasjonsavdelingen som sekretær fra 1979. I en årrekke har hun vært skriveleder med systemansvar for Word og Vegvesenets forskjellige dokumentoppsett. Godt over 100 kolleger har møtt henne som kursleder i Word. Opprinnelig er Jorunn fra Gjerpen i Grenland. Yrkesbakgrunn har hun fra advokatfirmaer og trykdeetaten. Som sekretær på Info har hun ansvar for opplegg og tilrettelegging av de store fellesoppgavene som budsjett, NVVP og tertialrapporter. Når seksjonen etter hvert får en sekretær til, skal Jorunn stå for de "vanlige" sekretær oppgavene på avdelingen. Fram til det er hun delaktig i systemansvar og brukerstøttefunksjonen for Word.

Etter hvert skal Jorunn også ta del i layout-opdragene, og med kurs i Power Point blir hun nok en god overheadprodusent. Jorunn har kvaliteter innen det kreative. "Vegvesenets poet" har skrevet prologer for vegsjefen og mange kolleger har nytt godt av hennes skriverhånd, også privat. Hun er en styrke for Info, som dermed kan yte oraganisasjonen verdifulle tjenester.

Hva vi kan
gjøre for



Går du med ønsker om å informere andre i Vegvesenet, eller verden utenfor "vesenet"? Ikke nøl med å ta kontakt med oss.

Vi bistår med:

- * Brosjyrer
- * Overheads
- * Plakater
- * Kampanjer
- * Visuell profil
- * Skrivning
- * Fargekopiering
- * Tips om hvor du kan henvende deg for tjenester vi ikke kan utføre selv.

LEDELSENS SPALTE

Etter fire måneder i ny organisasjon:

Ikke vær deg selv nok

Av leder for trafikkavdelingen:
Tore Kaurin

Jeg lever fortsatt høyt i troen på "Det nye Vegvesenet", gleder meg over den enorme innsatsen og pågangsmotet som alle viser og imponeres over optimismen vi har. Men allerede etter fire måneder ser jeg også endel faresignaler. Jeg synes det er riktig å ta tak i disse så fort som mulig slik at vi ikke går for langt på "gale" veier.

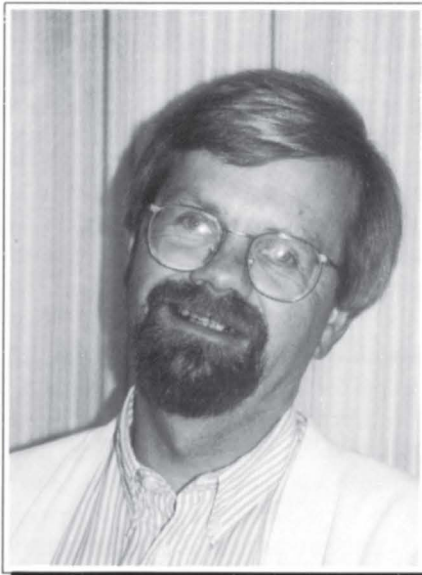
Vis ydmykhet og respekt for avdelingenes nye roller.

De nye avdelingene har fått sine oppgaver og roller tildelt av vegdirektør og vegsjef. På papiret synes disse greie. Imidlertid blir ikke alt like enkelt i praktisk arbeid. Det kan faktisk bety at nettopp din jobb er annerledes enn før! Spesielt gjelder dette mellom trafikk/utbygging og produksjon, men også mellom trafikk og utbygging. Rollen til vegsjefens stab er heller ikke helt klar. Det går ikke an at vi har sprikende oppfatninger av roller og ansvar særlig lenger; da blir det kaos og forvirring. For meg står det klart at vi i ledelsen fortsatt har en del runder å gå for vi er samkjørt på hvilke roller avdelingene skal ha. Den diskusjonen må vi ta nå!

Bruk den samlede kompetansen vår

I stort er ansvarsområdene plassert i organisasjonen. Imidlertid føler jeg at mange av de enkelte organisasjonsenhetene ikke har fått tilført nødvendig kompetanse (og kapasitet) til å løse oppgavene godt nok. Dette skyldes nok at mange personer har nøkkelkompetanse for flere avdelinger. Disse personene måtte nødvendigvis plasseres ett sted i organisasjonen. Jeg synes å se at det nå er fare for at flere avdelinger bygger opp parallell kompetanse. Jeg

mener dette er riv, ruskende galt. Vi må kunne utnytte kompetansen over avdelings-/seksjonsgrensene. Hvis ikke, graver vi vår egen grav. Kanskje ville sentralisering av visse funksjoner være mye mer riktig?



Bygg ned faglige reviområder

Faren nå er at vi ikke ser helhet fordi vi blir så positivt, men inderlig opptatt av å lykkes innenfor vårt eget arbeidsområde. Hele målstyringsprinsippet er med på å forsterke dette. Selv om vi har hvert vårt ansvar så må vi se helhet. Det er ikke alltid lett å se at det som er gode helhetsløsninger også er godt for meg. Vi er opptatt av å heise vår faglige dyktighet, Det nye Vegvesenet har også stimulert til dette, men vår styrke er faktisk helhetsløsninger og samhold.

Egen identitet kolliderer med fellesskapet

De nye enhetene har behov for å skaffe seg sin egen identitet. Nye relasjoner skal

bygges. Hver enhet både skal og har behov for å bygge opp noe som er sitt eget. Dette gjøres gjennom avdelings- og seksjonssamlinger. Kravet og ønsket om en slik egen identitet går noen ganger ut over fellesskapets interesser. I mangel av en gjennomgående etatskultur kan subkulturer bygges og utvikles. Det som var et godt og ærlig ment utgangspunkt kan derfor senere stå i veien for utvikling av felles verdier og kultur. Vi har derfor behov for å bygge en god felles kultur som de underliggende enhetene kan bygge videre på. Kanskje er vi allerede for sent ute! Her ligger iallefall en skikkelig jobb og venter på toppløsløst.

Oppgavemengden går ut over kvaliteten

Jeg tror alle opplever å ha svært mye å gjøre. Det har vært nødvendig å lage nye rutiner, bygge nye relasjoner og få alt til å fungere! I tillegg kommer oppgaver som NVVP. Jeg tror vi har vært inne i en tid da oppgavemengden har vært og er så stor at vi tenker for lite kvalitet. Dessuten har forventningene og ambisjonene i DnV vært temmelig store. Vi har nok også skjovet en del problemer foran oss i påvente av ny organisasjon. Hvilke vyer blir det over NVVP-arbeidet når tidsfristene er tette som haggel? Jeg føler også at vi nesten ikke får tid til å være ledere, men løper fra det ene til det andre uten å huske på hvem vi er ledere for. Hvor ble det av den synlige ledelsen?

Jeg har hvertfall tenkt å legge om stilen noe slik at jeg kan tilfredstille mine egne forventninger til meg selv. Kanskje burde flere tenke etter det samme?

Fornuften seiret på Torp-vegen

Jan Ludvig Mathisen fra Sandefjord, har nesten "på egen hånd" fått gjort om hele krysset ved Santech på den nye Torp-vegen som er under bygging.

- Da jeg fikk svar fra Sandefjord kommune at toget var gått, uten at barna som er brukerne hadde blitt tatt med i planprosessen, ble jeg irritert, sier Mathisen

Trond Holmstad

Kjemper for barna

Jan Ludvig Mathisen har fått roen tilbake. Nå er det endelig bestemt at det skal bygges undergang for barna som går på Fevang skole og må krysse den nye vegen hver dag. Noe undergang lå ikke i planene for den nye vegen til Torp. Etter nesten to og et halvt år med arbeid har han samlet en anseelig bunke dokumenter fra kommune, fylke, departement og Vegvesenet.

Ble tent av kommunen

Da Sandefjord kommune hadde fattet sitt vedtak sammen med Vegvesenet, tok jeg straks kontakt med kommunen. Der fikk jeg den arrogante beskjeden om at "toget var gått".

- Det var det som tente meg slik at jeg gikk til fylket. Der anket jeg saken og fikk medhold. Dermed ble det befarings både med miljøverndepartementet og barneombudet, sier Mathisen.

Statens vegvesen skuffer

- Jeg kunne ikke gå med på at det ble bygget en veg hvor barna ville få en dårligere sikkerhet etter utbygging enn før. Det ville vel i tilfelle være første gang



Jan Ludvig Mathisen kunne fortelle Maria Nilsen(81/2) og Tina Karlsen(8) ved Fevang skole at de til neste år skulle sykle under vegen! Det syntes det var artig!

i "moderne tid", sier Jan Ludvig Mathisen, som er overrasket over Vegvesenets standpunkt i saken. Han forklarer at en av ingeniørene i Vegvesenet foreslo å heller lage dumper og midtrabatt, slik at barna kunne stå å vente på bilene midt i vegen. - Vet man litt om barns væremåte, forstår man at dette var et latterlig forslag sier Jan Ludvig Mathisen.



Jan Ludvig Mathisen ser fram til at vegen til Torp blir ferdig. Det er bra for næringsliv og utvikling i Sandefjord.

"På vei i Sandefjord"

Jan Ludvig Mathisen syntes det var flott at bl.a kommunen og Vegvesenet gikk sammen om prosjektet "På vei i Sandefjord".

- Litt pussig var det derimot at de ville sikre elever i byen, mens de ikke ville ha undergang ved Fokserød, sier Jan Ludvig. Inkonsekvensen i det skrev han bl.a om i et brev til prosjektledelsen. Det var et av stikkene fra Jan Ludvig Mathisen til Sandefjord kommune.

God følelse til slutt

Etter mye om og men gikk kommunen inn for å finansiere halve undergangen.

- Jeg reagerte på Vegvesenets overslag på 1.5 mill. , det viste seg da også at prisen raskt ble satt ned til 900 000 kr, sier Jan Ludvig Mathisen.

Da fylket nå i siste omgang sa ja til å finansiere den siste halvdel av undergangen var stafetten i mål.

- Det er godt å stå her oppe i krysset og tenke på at barna skal få ferdes trygt til og fra Fevang skole også i framtida, sier Jan Ludvig Mathisen og reiser avgårde for å legge vekk dokumenthaugen.

"Meget flotte fjell i Vestfold"



A/S Veidekke er i full gang med innslaget i Hanekleiva. Her ser vi anleggsleder Kjell R. Vestland som sitter på den kommende påkjøringsrampen til E 18 nordover fra Hanekleiva. Tunnelinnslaget sees til høyre i bakgrunnen.

Ordene kommer fra anleggsleder Kjell R. Vestland i A/S Veidekke som er i full gang ved innslaget til Hanekleivtunnelen. Etter to måneders arbeid er de allerede godt foran skjema.

- I tillegg til intens drift kan nok noe av tidsinnsparingen tilskrives det fine fjellet dere har her i Vestfold. Det er utrolig lett sprengt og kunne så og si kjøres rett ut i fyllinga, sier en fornøyd Kjell R. Vestland.

Trond Holmstad

Går unna i Hanekleiva

Den humorfylte anleggslederen har god kontroll på det som skjer i Hanekleiva. A/S Veidekke har forsert arbeidet og ligger godt foran skjema.

- Vi står på med to skift mens det ennå er forhold til det. Vi kan heller drikke litt mer kaffe til vinter'n, hvis det blir noe vinter her nede da, sier Kjell R. Vestland.

- Slik det ser ut i dag kan nok Vegvesenet fra Hordaland starte nesten en måned før tida med tunnelen, sier Vestland, som opprinnelig kommer "frå" Hadeland.

Ryddige forhold i Vegvesenet

Vestland roser Statens vegvesen for profesjonelt opplegg som byggherre.

Etter mange år med arbeid bl.a for oljebransjen føler Vestland at også A/S Veidekke er blitt profesjonelle både på anleggsledelse og ikke minst kvalitets-sikring og HMS.

Han må imidlertid inrømme at det var litt vrient i starten å komme inn i tekstene til alle disse prosesskodene som man må følge i Vegvesenet.

- Etterhvert har dette også gått greit, så nå tenker vi nesten ikke over det lenger, sier anleggslederen.

Magefølelse for sikkerhet

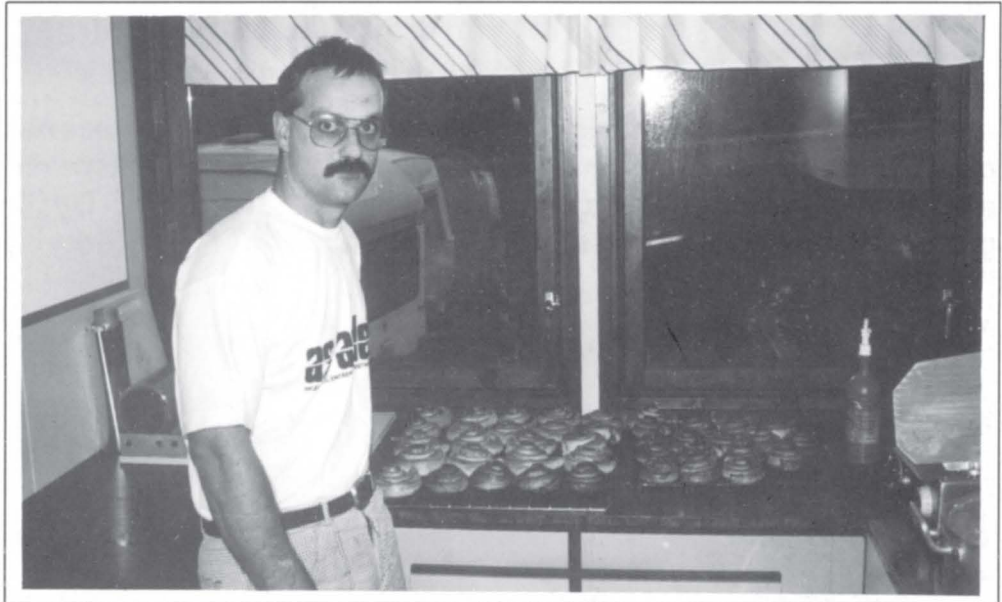
- Før i tiden var det mer stikkontroller, mens alt nå skal dokumenteres fortløpende gjennom kvalitetskontroll. Papirarbeidet er blitt ren rutine etterhvert, sier Kjell R. Vestland.

Vestland kan fortelle at han blir uvel om ikke alt er på plass med HMS'en til enhver tid.

Noe tid til å se seg om i Vestfold blir det ikke for noen av dem. De fleste arbeider mye og reiser hjemover i helgene.

Anleggskokke med bart i Gutufossen

- Gutta fnyste litt på næsa da dæm hørt at det skull begynn en kokk med bart på anlegget, sier Emil Herje, som er kokk for A/S Anlegg i Gutufossen. Han forteller at det har vært mye moro på brakka siden han begynte anleggslivet for fire år siden.



Anleggskokken, Emil Herje fra Hitra står klar med ferske kanelboller til kveldskaffen.

Trond Holmstad

16 mann i kosten

- Det er vel mye arbeid å skulle ha 16 sultne mannfolk i kosten, forteller Emil Herje. "Karan" får frokosten kl. 06.00 og middag kl 18.00. I mellomtiden spiser de matpakken sin ute på anlegget.

- Arbeiderne får et lite kosttilskudd fra A/S Anlegg, men betaler det meste av maten selv, sier Emil som stort sett bare kjøper råvarer.

- Jeg baker åtte brød hver dag for å holde sulten unna hos de hardt arbeidende karene.

I tillegg blir det både pådekkning, rydding og vasking etter måltidene, forteller kokken.

Trives i jobben

Emil har vært kokk både på hotell og på fiskebåt tidligere, men synes at anleggslivet er alle tiders.

- Det er jo en litt ensom jobb med alle kameratan ute på byggeplassen det meste av dagen, men det hender nå av og til at noen stikker innom og tar en liten prat, sier Emil.

To-skifts jobb

I og med at de fleste som arbeider i A/S Anlegg er trøndere, har de lagt opp til en intensiv arbeidstid på anlegget og en lengre friperiode hjemme.

- Vi arbeider fra syv om morgnen til seks om kvelden hver dag. Lørdag jobber vi bare til tre, sier anleggsleder Karl Magne Grannes.

Han forteller at alle er svært godt fornøyd med en turnus som sier tolv dager på jobb og ni dager fri.

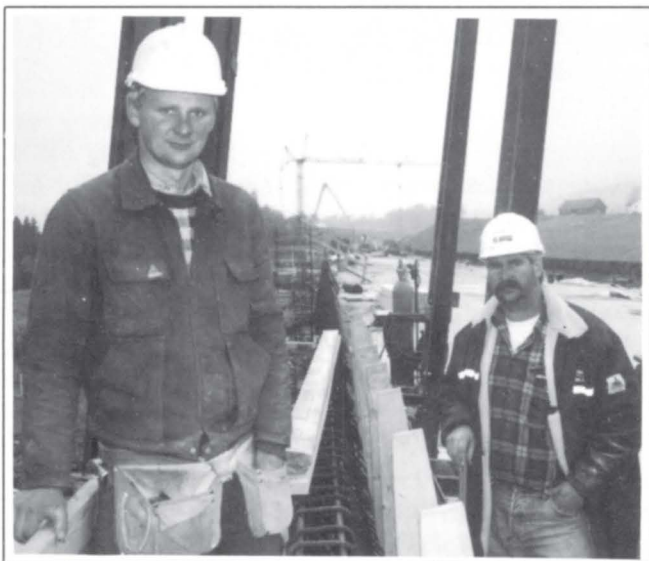
Landet rundt

En av jobbene som A/S Anlegg har gjort sørpå de siste årene var byggingen av Varoddbrua i Kristiansand, som mange av Vegvesenets ansatte fikk anledning til å være med på åpningen av.

Ellers har de også vært i Nordland og bygget på flyplassen i Bodø.

- Jeg synes Vegvesenet i Nordland og her i Vestfold har vært ganske like i måten å samarbeide med; gjennomført veldig ryddig, sier anleggsleder Grannes.

Grannes kan se fram mot mye arbeid i Vestfold iallefall fram til august 1996. For i tillegg til Gutufossen bru holder to andre gjenger i A/S Anlegg på med Gilhusdalen bru og Tollerudelva bru lengre sør.



Olav Dybvad fra Stjørdal har begynt på vogna til kantstøpen på brua i Gutufossen. Til høyre står anleggsleder Karl Magne Grannes.

Nyvalgt varaordfører i Tønsberg:

- Vegvesenet opptrer arrogant

- Min erfaring etter mange år i politikken er at Vegvesenet opptrer arrogant overfor kommunene, sier Fremskrittspartiets varaordfører Jan Th. Langaard til Vestfolder'n. Dette gjelder generelt og legger til at etaten trenger et skikkelig "spark bak".



- Tungtrafikken bør gå i Nedre Langgt., sier varaordførerr Jan Th. Langaard.

Jorun Sætre

Kritikk av Vegvesenet i media

Etter et intervju på radioen under valgkampen i september kom Jan Langaard med diverse kritiske kommentarer om Statens vegvesens håndtering av diverse vegplaner i Tønsbergdistriktet. Vestfolder'n tok av den grunn kontakt med den frittalende politikeren fra Fremskrittspartiet og spurte om han ønsket å

stå fram i internavisa med sine kommentarer om etaten, og det var han positiv til.

Vanskelig å snakke med

- Det er vanskelig å få til andre løsninger enn de som Vegvesenet selv legger fram for kommunene, sier Langaard. Etaten vektlegger altfor mye egen kompetanse når det gjelder eget fagmiljø og tar lite hensyn til andre faktorer i samfunnet, f.eks. vi som beveger oss i virkeligheten hver dag. Det må tas mer hensyn til men-

nesker og miljøer i de aktuelle utbedringsområdene. Det er slett ikke sikkert at de faglige vurderingene som Vegvesenet har gjort er den beste. Andre vinklinger og det eksisterende miljøet er viktig og det må også komme fram, mener Langaard.

Fra "rundkjørings-" til "toplanperiode"?

- Nå har vi snart vært gjennom tre perioder innenfor trafikk-sikkerhetsterminologien, forteller han. Tidlig i fasen hadde

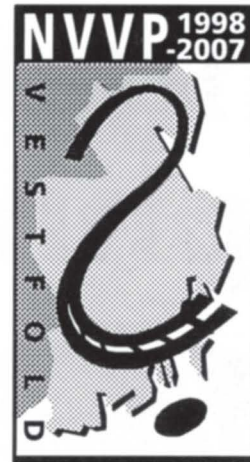
vi "Veghumpeperioden", så kom "Trafikklyksperioden" og den vi nå er på veg ut av er "Rundkjøringsperioden" og den neste blir kanskje "Toplanperioden"? Da viser jeg til planen for Mammutkrysset i Tønsberg, der gang- og sykkelvegen legges i toplan rundt en rundkjøring.

En miljømessig kvalitetsreduksjon?

- Det blir satset mye penger på gang- og sykkelveier i Tønsbergområdet, fastslår Langaard. Trafikksikkerhet er vel og bra, men jeg stiller spørsmål til løsningene som blir valgt. Statens vegvesen er veldig beskyttet som fagmiljø, men løsningene etaten velger er lite tilpasset virkeligheten. Disse "prestisjeløsningene" er også meget dyre. - Jeg synes bymiljøet forandres for mye og at det krever for store eiendomsinngrep, noe som etter mitt syn er helt unødvendig, sier han videre. Gang- og sykkelvegene må harmonere mer med miljøet der de blir anlagt. I denne sammenheng nevnte han Slagenveien som eksempel på en dårlig planlagt miljøgate med sinto-sidige løsning. Myke og harde trafikanter må separeres. Han mener også at "fliselagte" sykkelstier i kjørebanelen ikke er trafikksikre. Hans unger får ikke lov til å sykle på den. Det som er gjort

forts. nederst på neste side

NVVP-arbeidet



Vegplanarbeidet er i full gang med mange involverte personer og parter. Vestfolder'n følger opp dette viktige arbeidet under hele ferden. I denne artikkelen er det Aage H. Carlsen i vegsjefens stab som informerer om den siste framgangen.

I juniutgaven av Vestfolder'n ble det orientert om det omfattende vegplanarbeidet som da var i startfasen. Mye vann har rent i havet siden den gang og vegplanarbeidet har kommet et stykke videre. Foruten prosjektgruppa som har et hovedansvar overfor vegsjefen og avdelingslederne, har en lang rekke arbeidsgrupper på utbyggings- og trafikkavdelingen arbeidet med å analysere problemer og utfordringer på de områdene Vegvesenet har ansvaret for.

Det er bl.a gjennomført en omfattende ulykkesanalyse, utredet behov for bygging av gang- og sykkelveger både langs riks- og fylkesveger, foretatt registrering av landskapstilstand langs ca. 140 km av riksvegene og utarbeidet et forslag til Vegvesenets engasjement innen kollektivtrafikken. Det er også gjort analyser av hva vi står overfor innen områdene drift,

vedlikehold, trafikant og kjøretøy. Nå skal vi sette sammen alle disse delanalysene til en samlet analyse.

Vi har også gjennomført en møterunde med fylkesmannen, fylkeskommunen og alle kommunene i Vestfold. Hensikten med disse møtene har vært å få en oversikt over de kort- og langsiktige planene for utviklingen i fylket og i den enkelte kommune. I tillegg har vi fått fram hvilke konkrete behov og ønsker disse viktige samarbeidspartnerne har i forhold til tiltak overfor Vegvesenets ansvarsområde.

I november skal vi ha et to-dagers arbeidsseminar med ca. 100 representanter. I tillegg til de statlige, fylkeskommunale og kommunale organer, deltar også brukere av Vegvesenets tjenester og vegsystemet samt aktuelle interesseorganisasjoner. Hensikten med dette seminaret er å få til et reelt samarbeid om utformin-

gen av de utfordringer vi har i fylket, og hvordan de ressurser Vegvesenet rår over kan brukes for å møte disse utfordringene.

Det store og spennende arbeidet foran oss er å forme den anbefalte strategien; hvilke utfordringer er viktigst, hvordan og til hva skal vi bruke de ressurser Vegvesenet har i form av mennesker, kompetanse og penger?

Vi håper at vi i neste nummer av Vestfolder'n kan orientere om resultatet av noen av de utredningene som er gjort.

Vegplan skal være ferdig 1. mars 1996.

i Tønsbergområdet den siste tiden er kanskje planmessig en idealløsning, men for folk som bor der er det en miljømessig kvalitetsreduksjon!

Kommunen vedtar planer - men hva skjer?

- Jeg kommer til å etterlyse planene om ny Ringveg rundt Tønsberg så raskt som mulig, sier en litt irritert Langaard. Denne vegen har eksistert i planene siden 1972, forteller han videre. Statens vegvesen la i sin tid fram en plan for å løse hovedvegproblematikken og det har vært en politisk behandling av dette. Årene går og et nytt "kull" planleggere legger fram nye alternativer. Tønsberg kommune kommer nå til å sette press på Vegvese-

net for å få satt igang de engang vedtatte planer, som enstemmig ble behandlet i Bystyret.

Tungtrafikken i Nedre Langgate

- Problemene med tungtrafikken inn i byen må avklares og da er Ringvegen nøkkelen for å få dette til, sier Langaard. Frakt av farlig gods er beregnet å gå Nedre Langgate, ikke inn i bygatene. Den trafikken som ikke skal inn i sentrum, må ledes rundt byen - ikke i byen. Fremskrittspartiet er tydeligvis opptatt av trafikksituasjonen i Tønsbergområdet.

Bestemann i klassen

Opprusting i Ollebukta ble behandlet og kommunen sa nei

til sykkelbane helt utpå bryggekanalen. Sikkerheten må komme først, mente kommunen, men Vegvesenet inntar da straks en "Take it or leave it - holdning", sier Langaard og legger til at som bestemann i klassen er det ingen bedre og ingen ved siden. Han nevner også planene for utbedring i Hogsnesbakken, ATK i Kjellekrysset osv. der Vegvesenet har lagt seg på en selvsikker og arrogant holdning.

Hvem er så denne fritalende Fremskrittspartipolitikeren?

Jan Th. Langaard, 44 år, fra Tønsberg og medlem av Fremskrittspartiet siden 1974. Han har sittet i Formannskapet (bystyret) i 12 år og har fra 1988-

91 vært formann i Teknisk Utvalg og han har vært nestformann i Kommunenes sentralforbund i Vestfold. Han har stor interesse for samfunnsproblemer og er opptatt av i hvilken retning samfunnsutviklingen skal gå. Er tilhenger av et enklere samfunn hvor enkeltmennesket får lov til å bestemme.

Vestfolder'n er ikke opptatt av å reklamere for Fremskrittspartiet, men vil gjerne presentere en Tønsberg politiker som har mange tanker og meninger om nærmiljøet rundt Tønsberg by.

Gigantisk åpningsfest



Med statsråd Kjell Opseth i spissen ble åpningsdagen for to spors Vestfoldbane og fire felts E 18 feiret. Samarbeidet mellom NSB og Statens vegvesen med parsell Eik i Buskerud til Gutu i Vestfold er nå historie. 17. oktober markerte også slutten på et unikt fellesprosjekt som har pågått siden 1993.

Jorun Sætre

En fornøyd statsråd

- Dette er bare første etappe i utbedringen av E 18 og Vestfoldbanen, sa samferdselsministeren, da han 17. oktober åpnet den nye fire felts E 18 og to spors jernbane. Med to kniver, han er keivhendt, kuttet han båndet under åpningsseremonien ved Unelrudlina bru i Buskerud.

Vestfoldbanen et viktig kommunikasjonsstilbud

Parsellen fra Eik til Gutu, Skogerparsellen, er første etappe av dobbeltsporet høyhastighetsbane mellom Drammen og Larvik. Hastigheten vil i starten være 160

km/t, men dette vil øke til 200 km/t senere. Parsellen knytter Vestfold og Grenlandsregionen tettere til Osloregionen. Skogerparsellen ligger ni km fra Drammen og er første krysningsmulighet sørover på Vestfoldbanen.

Tog og bil - side om side

Administrerende direktor Osmund Ueland i NSB var strålende fornøyd med to spors jernbane i Vestfold. Han hadde gjerne sett at togførerene skulle kunne fløyte skikkelig forbi Bergsenga idet de passerte bilkøen som stod i stampe i fire felt.



Bildet over:

Arne Hansen hadde en "tøff" jobb i regnet med å holde sin del av den tunge snora, som visstnok var 60 m lang!

Bildet til venstre:

Wenche Kristiansen overrekker blomster til den første sjåføren nordover på E 18.

- Desverre lar dette seg ikke gjøre av sikkerhetshensyn, sa Ueland med et lite smil om munnen.

Opp til bilistene

Når det ble snakk om vegen var Opseth innom ulykkene som hadde rammet vegen i Vestfold i den senere tid.

- Nå er det opp til dere bilister å bevise at fire-felts veg er trafikksikker, oppfordret statsråden.

Opseth ga også uttrykk for at framdriften på anlegget videre sørover var veldig viktig. Det skinte gjennom at en forskning av det planlagte anlegget stod høyere på prioriteringslista enn diskusjonene om hvorvidt det skal være to eller fire felt.

Fakta

Modernisering av Vestfoldbanen betyr:

- Økt kapasitet - Kortere reisetid
- Bedre punktlighet - Bedre miljø
- Redusert vedlikehold i forhold til eksisterende bane



Vegdirektør Olav Søfteland gav i sin tale uttrykk for at det nok blir bygget ut fire felt på E 18 i Vestfold før eller senere.

- Det skal bygges to felt videre sørover, men tilrettelegges for fire. Derfor vil det bli bygget fire felt før eller siden, konstaterte vegdirektør Olav Søfteland fra talerstolen under tilstelningen på Bergsenga etter åpningen. Også Søfteland berømmet samarbeidet over fylkesgrensene, som burde være en modell også for andre.

Vegdirektøren påpekte sammenhengen i valget av kombinasjonslinja, og utbyggingen av to felt.

- Hadde kystalternativet på E 18 blitt valgt ville vi vært nødt til å bygge fire felts motorveg, påpekte Søfte

land, uten å begi seg inn på hvorvidt det ene eller det andre var den beste løsningen. Søfteland avsluttet med å overrekke en "høyrehendt" kniv til Kjell Opseth som takk for oppmøtet!

Verden går videre på



Buskerud gr. - Gutu

Pussarbeider, asfaltering, skilting og oppmerking er på det nærmeste ferdig. Unelrudlinna var ferdig fra vår side 3. oktober. Arbeidet med rundkjøringen startet umiddelbart etter åpningen 17. oktober. Det samme gjelder gang- og sykkelvegen fra Skoger til Kjeldås skole.

Gutufossen

A/S Anlegg følger oppsatt framdriftsplan for Gutufossen og Tollerudelva bru. På Gilhusdalen bru har firmaet kommet igang med tilrigging og utgraving.

Mølledammen bru

Anbudsdokumenter er under utarbeidelse både for stål og betongalternativer.

Hanekleiva

A/S Veidekke følger den oppsatt framdriftsplanen med forskjæringa i Hanekleiva. Tverrforbindelse ny E 18 og kryss med riksveg 32 er bygd opp til underkant forsterkningslag. Masseutskifting i kryssområdet er ferdig, utlasting av løsmasse fra påhuggsområdet til mellomlager, sprengning og oppbygging av ramper i kryssområdet pågår. Konstatert økt løsmassemengde og mindre fjell vil ventelig resultere i at

vegfyllingen for E 18 ikke kommer så langt nordover som planlagt. Anleggsveg i traseen fra Bergsenga til Bolstad er opparbeidet.

Antall ansatte

Når det gjelder egne ansatte er det 62 personer knyttet til anlegget. Antall transportmaskiner og andre maskiner er nå 20 og 24. Når det gjelder entreprisedrift er det 35 maskiner totalt.



Gro Harlem Brundtland var på valgkamp på E 18-anlegget, sammen med vegsjef Johan Lepperød og Karl Høiland.

Gutu - Hallan

Skjæringen gjennom Bjørgetoppen er ferdig. Tilrigging av forskalingsvogn for miljøtunnelen startet som planlagt første uka i oktober.

Hallan - Bolstad

Arbeidene med Fjellskarveien bru og utgraving for Bolstad kulvert er påbegynt. Lillevannsveien kulvert er snart ferdig.



Tore Dybendal og Gunnar Moen i ferd med å binde jern på Fjellskarveien bru, som skal gå nesten 10 meter over E 18.

Trafikksikkerhet med dukken Marie



Foto: Tore Sandberg,
Fotograf Jørgensen



Bildet til venstre, f.v:
Oddvar Myklebust fra Sandefjord kommune, Rune Lundquist fra Statens vegvesen, Gro Gjekstad fra Sandefjord kommune, Hilde Kristiansen Statens vegvesen, Øivind Karlsen fra Sandefjord kommune

- Dukken Marie reiser med drosje til barnehagen hver dag, forteller Øivind Karlsen i Sandefjord kommune. Dette er et av tiltakene som prosjektet "På vei i Sandefjord" har satt igang for å nå barn i barns hverdag. Trafikksikkerhet skal bli et tema folk i alle aldre er opptatt av.

Jorun Sætre

Samarbeid om trafikk-sikkerhet

Sommeren 1994 startet et samarbeidsprosjekt mellom Sandefjord kommune og Statens vegvesen når det gjelder trafikksikkerhetsarbeid. "På vei i Sandefjord" ble navnet på dette prosjektet. Mange sektorer i kommunen er involvert, bl.a. helse, skole, barnehage, miljø, barne- og ungdom og teknisk etat. I tillegg er også politiet samarbeidspartner i prosjektet. Når det er behov for assistanse er Biltilsynet og Trygg Trafikk bidragsyttere.

Holdningsskapende arbeid

Barn i førskolealder
Først er det barna i barnehage

ne i kommunen som gjennom lek skal bli kjent med trafikk og trafikksikkerhet. Dette skal skje på en måte slik at barna kjenner seg igjen. Med dukken Marie skal barn gjennom lek bli kjent med temaet og bli kjent med nærmiljøet rundt barnehagen sammen med Marie. Hun kommer med drosje til barnehagen om morgenen der de ansatte henter henne. Med seg har Marie en sekk som inneholder klistremerker, reflekser osv. Sykkelhjelm har hun også. Det er Oddvar Myklebust som har hatt ideen til dukken og han har også spilt inn en kassett med sanger om Marie, både med og uten tekst slik at barna kan synges sammen med musikken.

Skolebarn

- Når det gjelder skolebarn er det også tenkt at trafikksikker-

het skal trekkes inn i undervisningen, forteller Karlsen, ikke som eget fag, men som del av fag som f.eks. matte og naturfag. Dette for å øke bevisstheten blant ungdom når det gjelder trafikken. Det er allerede gjort avtaler med fire skole i Sandefjordsområdet.

Mange typer tiltak

Politiet har hatt kontroller der de stopper folk for å informere om hvor fort de har kjørt og om prosjektet, altså ingen bøtelegging. Bare en liten påminnelse om å ta det med ro, overholde fartsgrensen osv. Statens vegvesen har også stilt

fartsmåleren "Din fart" til disposisjon slik at bilistene selv kunne se hvor fort de kjørte. Der har det vært mange positive tilbakemeldinger, folk ville at den skulle stå lenger osv. På Sandefjord og Larvik sykehus er det satt igang en registrering av ulykker/sykkelykker. Hvilke typer skader som skal gi et bilde av ulykkesmønsteret ved slike ulykker. Prosjektet har også fått et bein innenfor tannhelsetjenesten i kommunen. Her vil det settes igang registrering av tannskader i forbindelse med sykkelulykker. I tillegg til disse ulykkesregistreringene er det holdt stand/mobil utstilling, annonser i lokalpresse osv.

Prosjektgruppe

Fra Statens vegvesen:
Hilde Kristiansen og Rune Lundquist, trafikkavdelingen
Fra Sandefjord kommune:
Hans Øvrum, Oddvar Myklebust, Øivind Karlsen og Gro Gjekstad.



**PÅ VEI
I SANDEFJORD**

Etterlengtet undergang åpnet



Vegdirektør Olav Søfteland åpnet undergang i Sande sammen med elever fra Haga skole og Sande ungdomsskole. Elevene har stått for flott dekorering av undergangen.

Jorun Sætre

Stor dag i Sande

- Dette er en gledens dag for oss i kommunen, sa ordfører i Sande, Karl Einar Haslestad da Haga undergang ble åpnet 28. september. Kommunen og Statens vegvesen har "spleiset" på denne undergangen med en deling på 50% hver. Sandeinnbyggerne har lenge ønsket seg en sikrere måte å krysse E 18 på, sier ordføreren videre og uttrykte stor tilfredshet med at Haga undergang nå er en realitet.

Tryggere skoleveg

I sin tale ved åpningen uttrykte Søfteland at slike prosjekter er minst like viktige for lokalmiljøene som store og pompøse vegprosjekter. Dette prosjektet bidrar til at elevene ved de to skolene i området får en tryggere skoleveg og det er viktig, mente vegdirektøren.

Elever dekorerte selv

Elevene ved Haga skole og Sande ungdomsskole har dekorert undergangen med motiv hentet fra norske folkeeventyr. Her har de virkelig latt



Lærer Sissel Leet Skeide har hatt ansvaret for dekoreringen av undergangen. Her sammen med f.v. vegsjef Johan Lepperød og vegdirektør Olav Søfteland.

- Befolkningen tok undergangen i bruk allerede i byggeperioden, forteller anleggsleder Eivind Holtan. Behovet for undergang i det sterkt trafikkerte krysset E 18/riksveg 319 i Sande har i flere år vært stort. Nå er undergangen ferdig og Vegdirektøren foretok den offisielle åpningen 28. september.

fantasien fått fritt spillerom. Det har virkelig blitt fint. Lærer Sissel Leet Skeide har vært primus motor for maleprosjektet. Hun takket Vegvesenet for et godt samarbeid og for at de hadde fått muligheten til å gjøre dette.

Undergang til 3 mill. kr

Arbeidene startet ca. 1. desember 1994. Da ble det laget en interimsveg ved anleggsstedet, i krysset E 18/riksveg 319. Selve utgravingen, bærelag og forsterkningslag var ferdig til jul. Arbeidene med

asfalt og oppretting ble tatt opp igjen etter påske. Utgravingen av selve kulverten ble så gjort og trafikken ble satt på E 18 igjen til pinse. Første uka i august var undergangen ferdig asfaltert. Undergangen har kostet 3 mill. kr, noe som også var beregnet i kostnadsoverslaget. - Både kommunen E-verk, lokale underentreprenører og skolenes ledelse har vært positive under arbeidet med undergangen, sier anleggsleder Eivind Holtan.

Har pisker/vegstikker noe med trafikksikkerhet å gjøre?

Ulik piskestandard på samme veggen

På fylkesveg 60 gjennom Tvedalen er grensen mellom Vestfold og Telemark fryktelig synlig. Kjører du Tvedalen inn i Vestfold en mørk høstkveld bør du passe på! Fra å kjøre med røde plastpisker med refleks som vegviser i Telemark, havner du i det dypeste mørket når du kommer inn i Vestfold.

- Det er uheldig at det skal være et så markert skille mellom to fylker på en så smal og svingete veg, sier driftsleder ved Skien vegstasjon Knut Godtland.

Trond Holmstad



Knut Godtland fra Skien vegstasjon mener det er uheldig at det blir satt forskjellige standarder fra fylke til fylke, på en og samme veg.

Pisker for brøytingen

- Vi pisker først og fremst for vintervedlikeholdet, og dermed for brøytemannskapene, sier Oddvar Bakken på vedlikeholds- og anleggsproduksjon i produksjonsavdelingen.

Han forklarer at en vanlig sort trepisk synes mye bedre i snøen enn en bambuspisk, og i tillegg er den mye mer miljøvennlig.

- Vi har først og fremst prøvd å samkjøre bruken av pisk internt i Vestfold, for å holde en noenlunde lik standard, sier Oddvar Bakken. Oddvar forklarer at pisking ikke er noen ny diskusjon i Vegvesenet.

Et økonomisk spørsmål

- Jeg hadde gjerne sett at f.eks alle riksvegene i fylket ble oppsatt med kantstolper, men det er selvfølgelig et økonomisk spørsmål. Det er forøvrig mye økonomi i å bruke den gamle gode trepiskene eller bambus, i forhold til plastpiskene som også vi har prøvd, sier Bakken. Han anslår forskjellen i pris til å være ca 10 kr. stk.

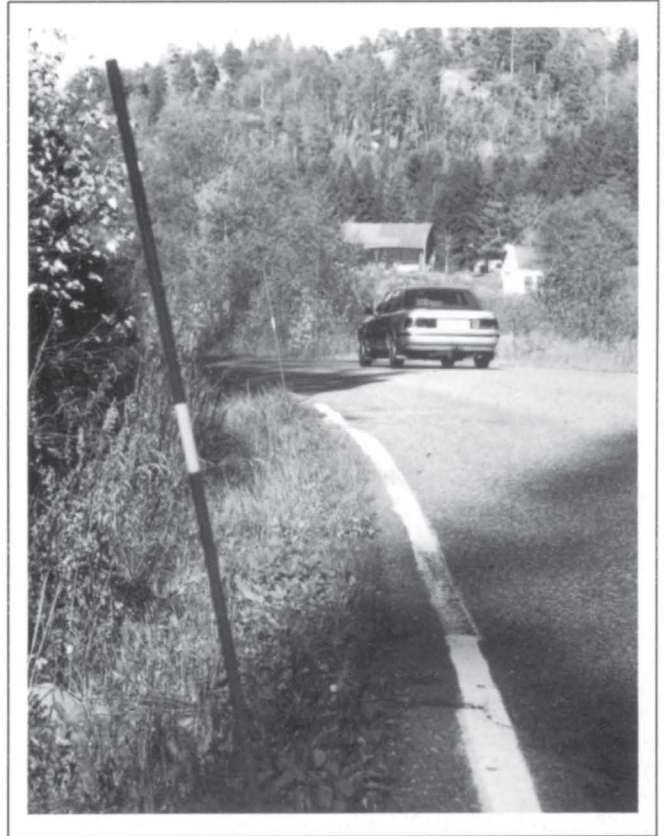
- Når vi bruker ca. 50 000 pisk i året, sier det seg selv at det er penger å spare på innkjøpet, sier Oddvar Bakken.

Dessuten må refleksen på piskene holdes vedlike med jevlig vasking, hvis det er sølete vær og mye trafikk.

- Det krever mye og godt vaskeutstyr, sier Bakken.

Samarbeidet bør bedres

Faggrupeleder veg i trafikkdistrikt syd, Odd Pape hadde



Røde store pisker med refleks troner på Telemarksida, mens Vegvesenet i Vestfold folder seg til de gamle trepiskene.

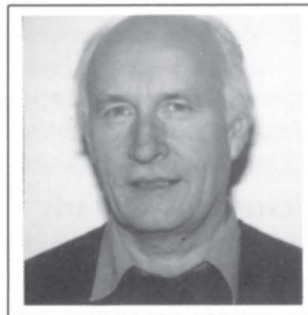
hørt ryktene om et eller annet i Tvedalen.

- Tidligere har det vært samme standarden på begge sider av fylkesgrensen. Hvis det er forandret av Telemark i år, er det vel på tide at det blir tatt opp,

sier Odd Pape på telefon fra Larvik. Pape mener at den gode gamle "naturstikka" er mye bedre enn de nyere typene, til det formålet den skal fylle.

God råd i Telemark?

- Med den prisen som slike pisker har er det på grensen til å være råflott på en lite trafikkert fylkesveg, sier Odd Pape. Han tviler på at Vegvesenet i Telemark skulle ha så mye bedre råd enn Vestfold. Pape antyder at det kanskje har med det maskinelle utstyret de bruker til utsetting av pisker.



Faggrupeleder veg i Larvik trafikkdistrikt, Odd Pape.

- Det blir mye pisking for hånd i sørfylket, både vanlig trepisk og bambus. Og det er ikke "bambus", sier Sten Are Pettersen borer hull i kantsteinen til små bambuspisker. Vegvesenet i Vestfold har begynt å gjøre dette til en standard langs kanter og midtrabatter. I bakgrunnen er Trond Engebretsen nesten klar til å flytte bilen.

"For hånd eller med maskin"

forts. fra forrige side.

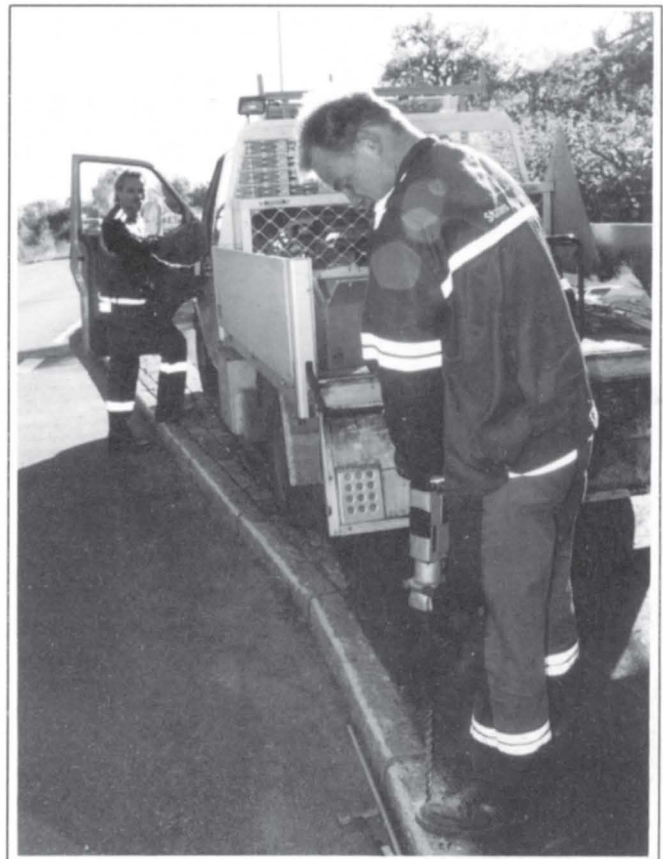
- Her i Vestfold piskes det mye manuelt, vi har få maskiner. I Telemark er det mulig at de har flere automatsettere til rådhighet, og de krever bambus eller plast for å fungere, sier Odd Pape.

Trafikksikkerhet?

Lederen av trafikksikkerhetsseksjonen, Erik Thomassen

mener at en pisk til en viss grad har noe med trafikksikkerhet å gjøre.

- Slik situasjonen er meg forklart burde det iallefall være mulig å få til en bedre dialog mellom avdelingene og over fylkesgrensene på dette området, sier Erik Thomassen.



Hørt av en pensjonist som bor i gata :

"Jeg tenker på de stakkarene som grov opp gata her i 1936. Tenk på det slitet de hadde i forhold til idag med alt det fine utstyret.....

Dette er et topp anlegg.

De gjør en kjempejobb. Dessuten får jeg så god matlyst når jeg ser at de arbeider!"

Miljøtempo i Larvik

Dronningensgt. i Larvik har vært et stort hull i et par uker. Allerede om to uker skal den andre parsellen på denne travle åren gjennom Torstrand være ferdig.

- Det er litt frustrerende å være så lite folk i et slikt tempo, men det går da på et vis, sier formann Tormod Sandene.

Bildet: Selv om alternative veger like ved er skiltet, er det stor trafikk på anleggsområdet, noe som bl.a Elin Kristensen må ta hensyn til.

Trond Holmstad

Etter at kommunen fikk forsert sine planer og endelig kunne gi klarsignal til andre parsellen, har arbeidet skutt fart, og blir ferdig i rekordfart. Midt i det stressende arbeidet flyr det gående og syklende

forbi i gata. Elin Kristensen som er lærling i grunnarbeid, har ansvaret for alt som har med ledningsnett og kabler i bakken å gjøre.

- Jeg har ansvaret for at alt blir gjort på en skikkelig måte. Det passer godt i den praksisen jeg trenger i lærlingetiden, sier Elin Kristensen.

Brøyte- og strøkurs - nå på multimedia



Kåre Holtung mener at dataopplæring er tingen, selv for kontraktører som skal håndtere mange typer vær- og føreforhold.

Midt på varmeste sommeren er det noen som jobber med brøyting. Det blir mest salting og strøing på papiret, eller rettere sagt på PC'en, sier Kåre Holtung på produksjonsavdelingen. Midt i november er han klar med et nytt kurs i brøyting og strøing på data.

- Opplæringen av kontraktørene og eget mannskap, er et ledd i arbeidet med å få et mer helhetlig vintervedlikehold i fylket, sier Kåre Holtung.

Trond Holmstad

Datakurs med snø

- Tidligere har det vært vanskelig å få til en skikkelig opplæring i brøyting og strøing til alle kontraktørene, sier Kåre Holtung. I et par års tid har Vegvesenet prøvd ut et dataprogram for slikt arbeid, og det programmet har i år kommet i en ny og bedre utgave. Kåre forteller at han har vært på testing av programmet og det ser ut til å fungere bra.

- Kontraktørene blir kalt inn to og to. Så kan de sitte i ro og fred ved PC'en uten at vi trenger å være der hele tiden. Når de er ferdig kan vi lese av i programmet om de har bestått kurset, sier Kåre Holtung.

Flere kurs på data

Vestfold har vært ett av fire prøvefylker som har vært med å utarbeide denne typen program.

- Å bruke PC har vist seg å være veldig effektivt og tidsbesparelse for oss, sier Kåre Holtung. Etter hva Kåre vet finnes det kurs for verkstedet i bl.a hydraulikk på data fra før.

- Til våren skal vi sette igang et valsekurs på data. Det kurset er utviklet av et annet firma, men kommer til å likne de tidligere kursene, sier Kåre Holtung. Han mener at et valsekurs på data kan lette arbeidet med å lære opp bl.a sommerhjelper og andre korttidsansatte som er avhengig av en kort og grei opplæring

Fakta om programmet

PC-basert kurs som tar ca. 3. timer å gjennomføre

1. Introduksjon:

Her får kandidaten en orientering om hva som finnes av informasjon og hvor man får tak i den. Værvarsel, meteogram, klimastasjoner, værradar etc.

2. Oppgaven:

Oppgaven blir presentert ved tekst, tale og film. Kandidaten må selv velge hvor han vil hente informasjon, før han bestemmer seg for hva som må gjøres: Type tiltak, klokkeslett, utstyr og farten på bilen osv.

3. Godkjenning

Når oppdraget er spesifisert blir det enten godkjent eller forkastet. Ved forkasting må kandidaten prøve på nytt igjen til han får godkjent.

Siste kapittel i programmet er 20-30 kontrollspørsmål. Disse spørsmålene dreier seg bl.a om vedlikehold av utstyret, teori om brøyting og strøing.

Når alle spørsmålene er besvart får kandidaten en total score på hele kurset. Denne scoren gir enten bestått eller ikke bestått.

Bedre vedlikehold

- Når kontraktørene skriver under kontraktene skriver de samtidig under på at de skal ta opplæringen, sier Kåre Holtung. På den måten forplikter de seg til å ta kurset vi kan tilby.

- I år er det stort sett de samme kontraktørene som i fjor. Derfor blir kurset er ren repetisjon for de fleste, sier Kåre Holtung. Han tror dette er et viktig tiltak i arbeidet med å få et mest mulig enhetlig vintervedlikehold over hele fylket.

Bispeveien og Hvittingfossveien invaderes av E 18-bilister:

Gang- og sykkelveg er ikke alltid svaret



- Ofte er det vegkryss og farlige bakketopper som gir den største ulykkesrisikoen. Derfor er det ikke sikkert det vil bli så mange færre ulykker ved å bygge gang- og sykkelveg, sier Rune Sundmark.

- Jeg forstår at g/s-veger vil bidra til å bedre trivselen og tryggheten for beboerne langs Bispeveien og Hvittingfossveien, men de vil i liten grad bidra til å redusere antall ulykker, sier Rune Sundmark ved trafikksikkerhetsseksjonen. Han regner med strid om hvilke tiltak som skal settes inn på strekningene.

Trond Holmstad

Tredobling av ulykkene

- Ulykkene vil på lik linje med trafikken i gjennomsnitt tredobles på Bispeveien (RV 35) og Hvittingfossveien (RV 32) etter år 2000. Utsiktene er beregnet ut fra "trafikklekkasjen" som oppstår når E 18 åpnes fram til Hillestad.

Folkemøter og høringer

- Før vi gikk i gang med å lage rapporten arrangerte vi flere folkemøter for å få innspill på hva beboerne følte og mente om problemer og muligheter langs vegen. I tillegg innhentet vi opplysninger fra de berørte kommunene, sier Rune Sundmark.

Vegvesenets erfaringer med virkningene av forskjellige tiltak har dog vært et viktig grunnlag for utarbeidelsen av rapporten legger han til.

Uenighet om tiltakene

For tiden venter Rune på uttalelser fra kommunene på de foreslåtte tiltakene.

Ut fra grunnlagsarbeidet vet han at det vil bli litt stridigheter om hvilke tiltak som skal velges.

- Alle har gitt klart uttrykk for at de vil ha gang- og sykkelveger prioritert opp. Vi vet imidlertid at g/s-veger ikke alltid er det beste virkemidlet for å få ned antall ulykker, sier Rune.

Han forklarer at Vegvesenet må være klare på hva som skal prioriteres.

- De tiltakene vi foreslår langs disse strekningene skal primært bidra til å redusere antall ulykker. Såpass ærlige må vi være når det gjelder ulykker, sier Rune Sundmark.

Bredt spekter

- Når vi skal foreslå tiltak for å redusere ulykkene omfatter det bl.a bruk av ATK

(Automatisk trafikkontroll), oppmerking, skilting av kurver, kryssutbedringer og belysning, sier Rune Sundmark.

Han sier at Vegvesenet har forsøkt å foreslå et så bredt spekter av tiltak som mulig, for at kommunene skal kunne priorite tiltakene i høringsuttalelsene som snart er ventet inn.

- Etter kommunenes høring skal vi avgjøre hvilke tiltak som til slutt skal settes i verk på de forskjellige vegene de neste årene, avslutter Rune Sundmark



Skilting og oppmerking er en viktig del av trafikksikkerhetsarbeidet, sier Rune Sundmark

MC

- også en
jentedrøm



Kjøreskolelærer Ingar Andersen ved Tønsberg og Nøtterøy Autoriserte Trafikkskole forklarer hvor diverse brytere er og hvordan de virker

"Når menn kommer i 40-åra, vil de gjerne realisere sine ungdoms drømmer", står det stadig i avisene. Hva med oss kvinner som er kommet i samme alderen? Det viser seg at flere og flere voksne jenter også tar "lappen" på tung motorsykel. MC-opplæringen ved kjøreskolen har vært en interessant opplevelse for informasjonskonsulenten i Statens vegvesen Vestfold.

Jorun Sætre

Angret første kvelden

Etter første kveld på teorikurs ved Tønsberg og Nøtterøy Autoriserte Trafikkskole på Teie angret jeg på hele greia. Det var virkelig feil av meg å tro at jeg kunne greie å kjøre motorsykel. Jeg hadde nemlig ikke noe peiling på verken kulelager, svingarm eller skivebrems. Men etter en natts søvn bestemte jeg meg for at dette skulle jeg greie selv om det ville kreve mye av meg.

Fin følelse

Førstekjøretime: Sjekk av sykkelen, lys, brems og dekk. Så satte jeg meg bak Ingar på sykkelen og turen gikk i retning Trafikkstasjonen på Ås. Der fikk jeg for første gang i mitt liv føle hvordan det var å

kjøre tung motorsykel alene! Det var en herlig følelse. Selv om det var inne på et avgrenset område, kjente jeg sitringen i kroppen da jeg dro litt på gassen. Det å kjenne vinden i

ansiktet fikk meg til å føle et sug i magen. Glemte var teori-timene og redselen.

Kjøreatferd viktig

Etter noen kjøretimer i områ-

det rundt Tønsberg og inne i bykjernen, skjønte jeg at å kjøre motorsykel er annerledes enn å kjøre bil. Jeg fikk en følelse av å være mye nærmere enkeltsituasjonene som oppstår under en kjøretur. Motorsykkelen føles liten i forhold til bilene, som alltid kjører på sin rett og litt til. En motorsykel blir liksom oversett i trafikken. Manøvrering av en motorsykel krever full konsentrasjon til enhver tid. Det å ha kontroll på sykkelen hele tiden krever en helt og fullt. En må hele tiden regne med at de andre i trafikken ikke ser deg. Det dreier seg om å ta hensyn til andre hele tiden, aldri ta sjanser.

Slet med teorien

Det er ganske mange år siden jeg tok førerkort til bil. Mange nye ting har skjedd siden den



Sensor Tormod Schau (t.v.) og lærer Ingar Andersen ønsker lykke til og infokonsulenten er klar til oppkjøringsprøven.

gangen innenfor trafikkopplæringsbiten. Jeg folte meg ganske nedfor da jeg strøyk på teorien med en feil for mye og ikke fikk kjøre opp. Jeg hadde time for oppkjøring samme dagen. Hvordan kan regelverket være så firkantet at jeg ikke kunne ta teoripróven en annen dag, etter oppkjøringen? Etter dette fikk jeg en "knekk", men jeg bet tennene sammen og bestemte meg for ikke å gi opp. Hadde nok lest litt lite i tillegg til et aldri så lite press. Det var jo tross alt kolleger av meg som strøyk meg. Men det gikk bra til slutt.

Obligatorisk opplæring

Det er en omfattende obligatorisk opplæring til førerkort klasse A. Den består av en teoretisk og en praktisk del. Den praktiske delen inneholder en teknisk og en trafikal del. En del øvelser foregår i kjøregård, bl.a. balanse- og kjeglekjøring og bremseøvelser.

Stolt som en unge

2. oktober 1995 er en dag jeg sent vil glemme. At jeg i en alder av 42 år har tatt lappen på tung motorsykkel!



Ingar har til enhver tid kontroll over situasjonen under kjøreturen. Jeg kunne nok finne på mye rart, men da var Ingar raskt på bremsen.



Magne Hagejordet hadde som vanlig et hurt smil på lur, her ved et av de kontrollerte kjøretøyene ved Larvik trafikkstasjon.

Sjåfører hviler mer

- I forhold til i fjor er sjåførene blitt flinkere til å følge reglene. Etter den årlige kontrollen av kjøre- og hviletid er det en liten bedring å spore i Vestfold, sier Martin Visnes ved Larvik trafikkstasjon.

Trond Holmstad

Onsdag 13. september ble den landsomfattende kontrollen av kjøre- og hviletid holdt. Vestfold var dekket med kontrollører fra Holmestrand i nord

til Larvik i sør. Det hele pågikk fra kl. 1300 - 1800.

- Bare en sjåfør ble nektet å kjøre videre på grunn av brudd på døgnhvilt, sier Martin Visnes. I alt ble 173 kjøretøyer kontrollert, hvorav 25 ble tatt for brudd på forskriften.

MIN MENING

Morgan Eklund:
Administrasjonsavdelingen

Hvor er.....?

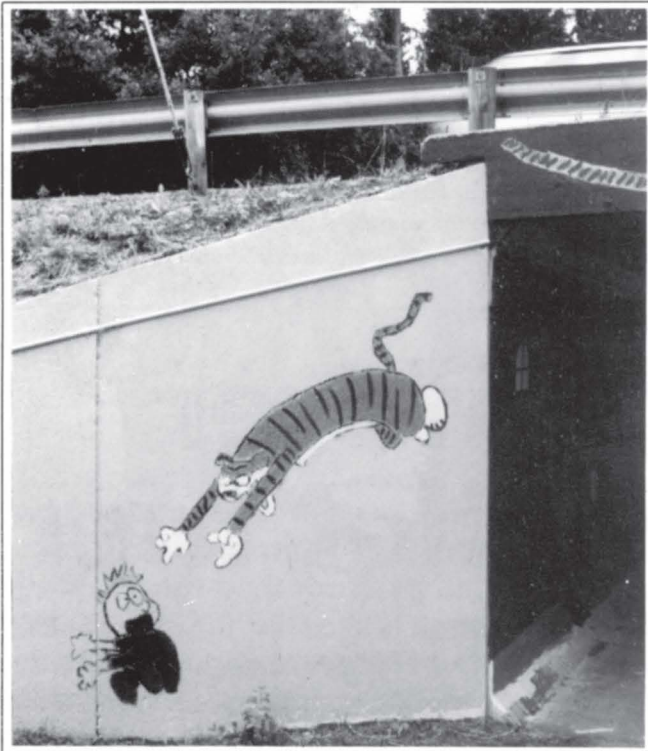
Som de fleste andre saksbehandlere har undertegnede ofte behov for informasjon fra medarbeidere ellers i huset. Men det er jammen ikke alltid like lett å få de opplysningene man er ute etter. Tilgjengelig-

heten på folk generelt er til tider svært dårlig. At vi er på møter, kurs etc. er naturligvis en del av hverdagen. Men er vi disiplinerte nok til å melde fra hvor vi oppholder oss? Nei og atter nei, er min påstand. Hvor

er NN? Sentralbordet vet ikke, etasjesekretæren vet ikke. Ofte er svaret: Nei, NN gir stort sett aldri beskjed hvor han/hun er! Hvis ikke det er ille nok for den enkelte av oss, må det jo være et mareritt for sentral-

bordet, både med hensyn til eksterne og interne kunder. Vi må alle bidra til bedre disiplin på dette området, men initiativet og pålegget må komme fra ledelsen!

Barna dekorerer undergangene



Så spennende har det blitt på undergangen ved Greveskogen ved RV 19. Elevene fra Kjelle barne & ungdomsskole har hentet inspirasjon fra jungelboken, og andre tegneserier..



Det ble stor festivitas med boller og brus da Solerød skole i Undrumsdal åpnet den ferdigmalte undergangen ved skolen, som krysser under E 18.

- Åtte skoler i Vestfold har fått tilbud om å dekorere fotgjengerundergangene i tilknytning til skolen, mot at vi dekker det meste av utgiftene, sier Per Olav Korsnes på trafikkavdelingen. Dette prosjektet kommer som en følge av at Vegvesenet overtok vedlikeholdet av gang- og sykkelvegene ved årsskiftet 1994/95.

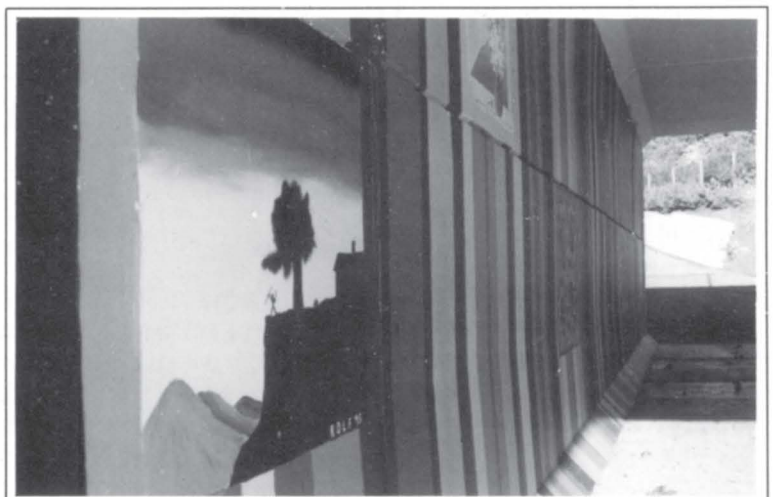
Elever på formingslinja ved Fredtun folkehøgskole har dekorert undergangen ved siden av skolen i Stavern. Hver elev har fått sin egen rute å dekorere i tillegg til at alle var med på å "heve" undergangen med vertikale streker i mange flotte farger.

Trond Holmstad

Etter at vi fikk klarsignal om at de aktuelle skolene var interessert i å gjøre en innsats, fikk de kjøpe maling og utstyr for to tusen kr. hver, forteller PerKorsnes.

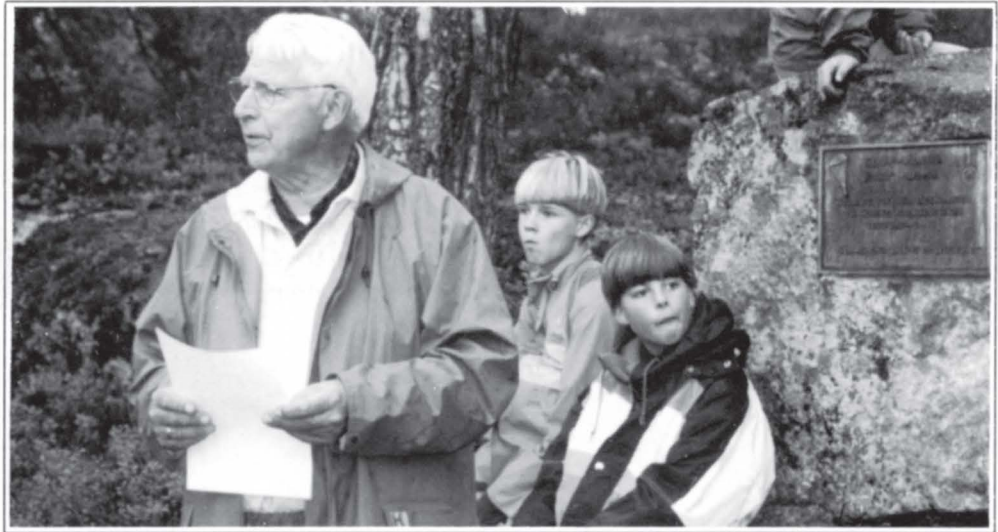
Han har fått tilbakemelding fra de fleste skolene om at beløpet har holdt sånn akkurat, og at noen tilogmed har fått igjen litt penger til boller og brus.

- Bevisene på at det har blitt flott, og at elevene har engasjert seg, har vi nå over hele fylket, sier en fornøyd Per Korsnes.



Familievandring

Lørdag 2. september arrangerte VEGA og historielaget sin årlige familievandring. Ca 30 ansatte og familiemedlemmer møtte opp ved parkeringsplassen ved Merkedammen. Været var ikke særlig spennende - regntunge skyer hang i tretoppene. I år hadde vi fått Kaare Frøland til å ta oss med til en av slipp-plassene fra den siste krigsvåren. I forbindelse med frigjøringsjubileet er alle slipp-plassene i Vestfold nå markert med en metallplate hvor det står hvilke datoer plassen ble brukt, og hvilke koder som skulle gi lytteposten klar-signal fra England. Kaare fortalte oss generelt om utviklingen av krigen det siste halve året og alle slippene som Engelske fly foretok over Vestfold. Han innviet oss også i sine egne opplevelser i forbindelse med de to slippene han var med på akkurat her på myra nordøst for Merkedammen. En stor takk til Kaare Frøland for denne interessante lør-



Her ser vi Kaare Frøland foran minnesteinen på Høgmyr, sammen med noen av barna.

dagen. Også en takk til Kristen M. Kristensen fra Verningen, som selv var med på slike slipp-operasjoner og som nå har vært på alle slipp-plassene i Vestfold. Kristen lånte oss et album med bilder fra krigen og han sang for oss.

Anne Grete Friberg

Kampsang som ble sunget "på skauen" under krigen i 1944 - 1945:

*Norges ungdom: Norge kaller på hver enkelt av oss nu
Altfor lenge har vi levet under Terrorveldets gru,
Kom nu min sønn og ta ditt våpen
still deg under fanå mi,
For plassen din står ennå åpen
hvorfor vil du ikke bli: en av dem som frelser
landet vårt tilbake?*

Kristen M. Kristensen

Pensjonistmøte på Ås

Olav Aas kunne denne gangen ønske 28 personer velkommen til pensjonistmøtet. Han mintes de som hadde falt fra siden sist, og nevnte spesielt Kristian Gavelstad som har vært sekretær i foreningen siden den ble stiftet 5. mai 1987. Aas gjennomgikk møteprogrammet og overlot deretter ordet til Annlaug. Hun overrakte blomster og en hilsen fra vegsjefen til Henry Skoglund, som denne dagen fylte 75 år. Annlaug leste et dikt som bl.a lyder slik: "Jeg vet nok i mitt ansikt har årene satt spor, - men et hjørne av mitt hjerte er ennå tyve år".

Olav Aas holdt deretter et lite kåseri over emnet: "Eksempel på en pensjonists hverdag, oppgaver og utfordringer". Han fortalte om sin erfaring som medarbeider i frivillighetssentralen "PUSS" i Larvik. Sentralen har som sin oppgave å hjelpe eldre mennesker som trenger praktisk hjelp i sitt hjem, et arbeid som er meget givende både for "arbeidsgiver" og "hjelperen". Som regel avsluttes de fleste jobber med en kaffekopp og en koselig prat, noe som har stor betydning for begge parter. Foreningen har som motto: "Glede seg selv ved å glede

andre". Dette er et motto som stemmer på en prikk. Han utfordret andre, dersom de hadde litt ekstra tid, til å delta i liknende tiltak i nærmiljøet.

Etter kaffepausen, hvor det også ble servert en flott bløtekake, holdt lederen for trafikkavdelingen, Tore Kaurin, informasjon om den nye strukturen i Det nye Vegvesenet. Han viste den nye organisasjonsplanen på overhead, og det kom klart fram hvordan det hele er bygd opp. Han informerte spesielt om trafikkavdelingens arbeidsområde, og en kan enkelt si at avdelin-

gen har ansvar for "alt fra asfalten og opp". Avdelingen har med andre ord ansvaret for vegen, kjøretøyet og menneskene som ferdes på vegen.

Det ble stilt endel spørsmål til Tore Kaurin fra pensjonistene, som tydeligvis setter stor pris på førstehåndsinformasjon om det som skjer i Vegvesenet.

Annlaug Wold

Likestilling på alvor?



Stor aktivitet og intens deltakelse de to dagene arbeidet med likestilling varte på Tjøme.

Likestillingskonferansen på Havna hotel på Tjøme er den første i sitt slag i Vestfold. Konferansen hadde som målsetting å gi masse "input" til årsplanarbeidet som er i gang i alle avdelingene.

- Vi er glade for at konferansen har fått støtte fra ledelsen hele veien, og vi håper at også viljen er til stede hos de samme til å prioritere dette i årsplanen, sier Marie Winsvold som ledet ordet under konferansen.

Trond Holmstad

Flammende taler

Alle framhevet det flammende innlegget som Bodil Grytten fra Vegdirektoratet hadde. Hun provoserte og engasjerte. Hennes tre forutsetninger for å bli vegsjef i Norge falt i smak i salen:

- 1) Må ha plan & anleggslinja fra NTH
- 2) Må ha 20-års erfaring fra Vegvesenet
- 3) Må ha grått hår, eller ikke noe hår, samt grå tweedjakke.

Hennes skarpe og direkte tone skapte liv og røre i benkeradene, som stort sett var besatt av jenter fra Vegvesenet i Vestfold

Mannfolk og ledere

- Sammen med vegsjefen er også noen mannlige ledere invitert til å være med på

konferansen, men det er i hovedsak for at de skal få et mer forpliktende forhold til det som kommer ut av konferansen her ute, sier Tore Solberg som ledet gruppearbeidene begge dagene.

En god begynnelse

Tore Solberg som hadde ansvaret for å få noe matnyttig ut av konferansen via gruppearbeidet er ikke i tvil om at dette er en riktig veg å gå.

- Hvis deltakerne på denne konferansen er representative for Statens vegvesens kvinner, da er også forslagene som kommer ut av konferansen representative, sier Tore. Han mener at tida er overmoden for å få kvinners meninger inn i arbeidet i Vegvesenet.

- Jeg er glad for at resultatene skal taes med i avdelingenes årsplanarbeid. Det

betyr at vi har en mulighet til å se noen frukter av denne konferansen allerede neste år, påpeker Tore Solberg.

Jenter vil og kan

- Jenter har etterhvert innsett at likestilling ikke bare er å få flere representanter på alle områder, sier Marie Winsvold.

Hun mener at jenter kan om de bare tør, det gjelder bare å skape de rette holdningene hos jentene, og ikke minst hos gutta.

- Det kan en slik konferanse i høyeste grad være med på. I tillegg skaper slike samlinger samhold og sterkere bånd mellom de forskjellige yrkesgruppene som alle jentene tross alt representerer, sier Marie Winsvold. Hun ser optimistisk på framtida som jente i Vegvesenet, sammen med ganske mange andre "medsøstre" som forlot konferansen på Tjøme.

Tusen takk

for alle hyggelige gratulasjoner og gaver i anledning 50-års dagen og 25 år i Vegvesenet.

Bjørn Skjeggerød

Tusen takk

for oppmerksomheten ved min 50-års dag, en spesiell takk til område 1.

Einar Larsen



Litt av hvert

Sandedame med sans for SVV

Under utdelingen av spørreskjemaer 20. september kom en dame i femtiårene fra Sandetraktene med følgende "tillitserklæring":

"Jeg pendler daglig fra Sande til Lardal og er meget godt fornøyd med vegene og det som gjøres på dem. Jeg har stadig vekk tenkt på å stikke innom vegstasjonen i Sande med en pose twist, men det har desverre ikke blitt noe av det ennå"

Dette fortalte hun da hun fikk twist av våre vegarbeidere!

Truckers international assosiation

En liten smakebit av det forbundet har fleipet med i sitt interne tidsskrift:

"Har dere hørt det siste forslaget for å få opp trafiksikkerheten? Bildene av "Cindy" skal byttes ut med bilder av Kjell Opseth i badedrakt; da vil folk bli så sjokkert at farten automatisk går drastisk ned....."

Dette som et apropos til den nye reklamehåndboken som er på trappene.....

Reformasjonen 1537 - DnV 1995

...den samme erfaring?...

De gamle biskoper og prester
de ble ved sine lester...

Selv om luther fortalte dem noe andet
var det langt fra der de landet...

Det måtte en ny generasjon til
men det er vel ikke det vi vil?...

T.W. Skarre

Årsmøte

i Vestfold vegarbeiderforening
Sandefjord Motorhotell
på Fokserød tirsdag 5. desember kl. 18.30
Møt opp!
Alle våre pensjonister er også velkommen!

Statens

Reiseregulativ

Med virkning fra 1. oktober 1995 er det foretatt endringer i Statens reiseregulativ. Vi gir her en oversikt over de mest aktuelle endringene og viser forøvrig til NA-rundskriv nr. 95/29.

§ 9 - Bruk av egen bil

Her er satsene uendret.

Inntil 9000 km kr 3.05/km

Over 9000 km kr 2.50/km

For øvrig kjøring på skogs & anleggsveg kr 0.70/km

For kjøring med henger kr 0.45/km

Tillegg for transp. av elektronisk utstyr kr 0.45/km

§ 10 - Bruk av egne skyssmiddel

Egen tung motorsykel kr 2.55/km

Egen mindre båt kr 3.25/km

Egen større båt kr 6.25/km

Egen andre skyssmiddel til vanns kr 2.25/km

§ 14 - Kostgodtgjørelse

På tjenestereiser godtgjøres merutgifter slik: (ingen endring)

For reiser over 6 timer og inntil 12 timer: kr 225,-

For reiser som varer over 12 timer: kr 425,-

§ 15 - Nattillegg

Det ulegitimerte nattillegget er økt til kr 400,-. Legitimasjons-satsen for overnatting på hotell er økt til kr 1050,- pr. natt.

Reiseregninger

I forbindelse med føring av reiseregninger må du huske på følgende:

Ansattnummer: Dette nummeret må påføres reiseregningen
Godkjenning: Reiseregningen skal være ferdig godkjent når den sendes lønns-/personalseksjonen.

Klokkeslett: Klokkeslett (til og fra) må være påført hvis det skal regnes diett.

Kurs: Det skal føres egen reiseregning i forbindelse med kurs (7012). Kopi av kursinnkalling skal legges ved.

Utlegg: Når det gjelder utlegg som ikke relaterer seg til reiser, skal disse ikke føres på reiseregningen.

X-koder: X-koder må påføres der det er nødvendig.

DET SKJER

Utbyggingsavdelingen

Lab'en

Teknisk kontroll: på følgende veger og anlegg
RV 303 Dronningensgt., Larvik; MPG Stokke; MPG Horten; FV 285 Torp; FV 465 Eik; Banebakken - Kaldne; FV 264 Kilen Heimdal; E 18 Gutu - Hanekleiva.

Betongarbeider E 18:

Kleiva undergang, Lillevannsvegen kulvert, Fjellska-
veien bru.

E 18 Nord

Holmestrand bystyre behandler og vedtar forhåpent-
ligvis reguleringsplanen for den første nye E 18-parsel-
len i kommunen (Sande grense - Helland).

Produksjonsavdelingen

Små og mellomstore anlegg:

Miljøsonen Horten: Værgudene står oss bi. Vi viser ingen
hemninger og er godt i gang med opparbeidelse av
nye fortausløsninger i syd ved Granly skole og i nord fra
Johan Rievs gt.

Eikveien: Arbeidene går for fullt nord for Syrbekk-
krysset og vi vil ferdigstille strekningen fram til Nilsen
Eft. Rød asfalt og beplantning først til neste år.

Kaldnes: Vi regulerer eksisterende gate, setter nye
kantstein og håper å kunne asfaltere g/s-vegen fram til
yrkesskolen.

Ekenes: Eksisterende kulvert forlenges for å gi mulig-
heter til nytt venstre svingefelt. Er vi heldig med været
håper vi at arbeidene kan gjennomføres i løpet av året.

E 18 Nord

Buskerud grense - Gutu: Det meste av pussearbeider,
asfaltering og skilting er ferdig.

Miljøtunnel Bjørge: Tilrigging av forskalingsvogn og
støping av fundamenter.

Gutufossen bru, Tollerudelva bru og Gilhusdalen bru
går etter framdriftsplanen v/ A/S Anlegg.

Mølledammen bru: Anbudsdokumenter utarbeides.

Fjellskarveien bru: Arbeidene i full gang.

Lillevannsveien kulvert: Stort sett ferdig, tilfylling og
oppdydding gjenstår.

Hanekleiva: A/S Veidekke følger framdriftsplanen

Spesialproduksjon

Skilting og oppmerking foretas på RV 19, miljøgate
Horten, RV 303 i Sandefjord og RV 309 Ekeneskrysset
på Nøtterøy. All øvrig oppmerking gjøres ferdig. Ut-
skifting etter reflekskontroll av skilter på E 18.

Grunnboring utføres på E 18-nord for Z-plan kryss ved
Islandhøyda. I Hillestadområdet bores det for ny RV
315 mot Kronlia.

Rekkverk gjøres ferdig på brua Hole vest E 18-nord. På
RV 302 ved Kjerrat og Halle, RV 310 Rakkås og RV 312
Auen skiftes eksisterende rekkverk ut med nytt.

Sande vegstasjon

Mens vi venter på vinteren gjør vi i tillegg til vanlig
vedlikehold: Oppsetting av brøytepisk, Krattrydding,
Utprøving av grenkutter på hjullaster, vintervedlike-
hold, Kantstolpevask. skiftperioden starter 13.nov.

Ås vegstasjon

Vintervedlikehold, pisking, skiltvedlikehold, forarbeid
til asfalt på FV 415.

TS-tiltak: Forbikjøringslomme Rakkås, g/s-veg ved
Gauterød, hugge siktsone ved Kjønnørødtoppen.

Verningen vegstasjon

Bygging av g/s-veg langs FV 59 ved Tronsrød i Brunla-
nes.

Bygging av busslomme ved Åsnes FV 261 i Sandefjord.
Disse jobbene blir utført i november.

Ellers vanlig vedlikehold for årstiden.

Trafikkavdelingen

Fra 15.11 overtar trafikkstasjonen på Ås alt salg av
kjennemerker (nye og erstatning); for bedre kunde-
service.

Gratulerer

60 år

Mathias Håkegård 3.12

65 år

Nils Mehammer 3.12

70 år

Berit Karlsen 14.11

80 år

Knut Skaug 19.11

Alderspensjon

Roald Karlsen

Husk at det er premier å hente
på et godt tips til Vesifolder'n!

Velkommen

Inger Lyngdal

-Praktikant Fellestjenesten

Endring i arbeidsområde

Taran C. Larsen

-Konsulent, Trafikksjefens stab

Inger Theie Pedersen

-Konsulent, Produksjonsavdelingen

Sluttet

Paul Tore Tengren

-E 18-prosjektet