

Vestfoldern

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 2, 23. årgang, 28. mars 1996

Kommunene krever tiltak på Bispeveien



- Kommunene prioriterer gang og sykkelveger, mens Vegvesenet mener at andre typer tiltak egner seg bedre, sier f.v. seksjonsleder Erik Thomassen og avd.ing Rune Sundmark.



Åpningen av ny E 18 til Hillestad 1999 krever gjennomføring av trafiksikkerhets- og nærmiljøtiltak på riksveg 35 og 32. Vegvesenet er i gang med planleggingen av bl.a. to rundkjøringer på Revetal og en på Svinevoll. I tillegg planlegges det gang- og sykkelveg fra Haslestad til Kleppan. Tiltakene må være ferdig utført innen høsten 1999 og det begynner derfor å haste.

Se side 3



Produktiviteten settes på prøve side 7



NVVP og Aage Carlsen side 16



Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
33 37 17 04/09

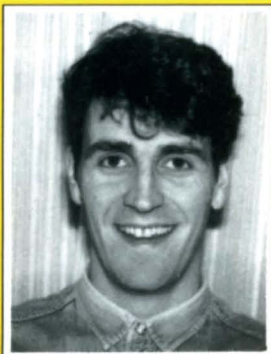
God påske!

Vestfolder`n

Internavis for
Statens vegvesen
Vestfold



Jorun Sætre
Redaktør



Trond Holmstad
Journalist

Redaksjonsrådet

Johan Lepperød
Håkon Haugland
Hans Petter Sundby
Jenny Hagen
Tine 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:

NVVP - noe for oss?

Hva vet ansatte om NVVP?

Norsk veg- og vegtrafikkplan er et overordnet styringsdokument for Statens vegvesen. Det er et viktig dokument, som ansatte i etaten skal jobbe utfra de neste 10 - 12 åra. Høsten 1996 skal det lages et handlingsprogram for Vegvesenet i Vestfold. Hvem har fortalt oss om det?

Ukjent for mange

Prosessen i forbindelse med NVVP har det vært endel diskusjon om. Mange av våre ansatte har ikke vært berørt av prosessen i det hele tatt. De har knapt hørt om at det har foregått et så viktig arbeid. Selvfølgelig har endel personer vært involvert, men informasjon til resten av folket har uteblitt. Da tenker jeg på underveis i arbeidet. Når dokumentet var ferdig skrevet og skulle sendes ut, ble det det bestemt at de ansatte skulle informeres ved å sende ut sammandraget. Det er vel og bra, men kanskje det kunne vært informert litt på bl.a. avdelings-/seksjonsleder-møter?

Prosjektgruppa

Det har vært en gruppe i gang med

den strategiske planen for Vestfold. Den startet sitt arbeid i august 1995. Syv personer fra avdelingene har vært med. Trafikk og utbygging har hatt med to representanter. I tillegg til prosjektgruppa har det vært arbeidsgrupper både på utbygging og trafikk. Det er gjort en kjempejobb av mange av våre ansatte. Det kommer fram i intervjuet med Aage Carlsen lenger bak i bladet. Men det jeg har savnet er informasjon fra prosjektgruppa eller ledelsen til de ansatte.

Ideseminar

Statens vegvesen Vestfold har fått mye skryt i forbindelse med de to seminarne som ble arrangert tidlig i prosessen. Det var absolutt positivt, folk følte at de fikk være med å delta. Kommuner, andre statlige etater og interesseorganisasjoner deltok på det ene ideseminar og ansatte (avd.ledere, seksjonsledere, organisasjonene og noen andre) deltok på det andre seminar. Men ble fortsettelsen like bra som begynnelsen? Har de ansatte den samme følelsen av deltakelse nå? Jeg bare spør.

INNHOOLD

Problemer med kaia i Horten.. s.3	Nytt om E 18.....s.10
Nye vegbanereflektorer.....s.5	Samferdslskomitéen.....s.12
Når tiltak fører til ulykker.....s.6	Rolf Sommervik går av.....s.14
Selvbetjent Co-tester.....s.7	Nye ansikter i Vegvesenet.....s.16
På Fokserød i over tyve år.....s.8	Historisk jubileum.....s.18
Årets oppfinneres.9	Litt av hvert.....s.19

Konsekvensene av en omlegging av E 18-trafikken etter 1999:

Kommunene krever omfattende tiltak



- Vi er igang med planleggingen av to rundkjøringer på Revetal, sier f.v. Erik Thomassen og Rune Sundmark fra trafikksikkerhetsseksjonen.

Åpningen av E 18 til Hillestad i 1999 krever at det gjennomføres TS-tiltak på riksvegene 35 og 32. Utbyggingsavdelingen går nå igang med planlegging av to rundkjøringer på Revetal og en på Svinevoll. Dessuten starter planlegging av g/s-veg Haslestad - Kleppan.

Jorun Sætre

Det begynner å haste

- Trafikksikkerhetstiltak på riksvegene 35 og 32 må planlegges nå, sier Erik. Med bakgrunn i Vegvesenets utredning om konsekvensene av en omlegging av E 18-trafikken i to år, fra 1999 til 2001, mener de berørte kommunene at det må det iverksettes diverse trafikksikkerhets- og miljøtiltak langs vegene. I brev til Vegvesenet har ordførerne skissert et "sekspunktsprogram" for tiltak. Kommunene prioriterer g/s-veger høyt. Vegvesenet mener at belastningen på Bispeveien disse to årene ikke

er nok til å prioritere denne typen tiltak.

Bevilgning over E 18-budsjettet

Vegsjefen har bedt om å få 27 mill. kr over E 18-budsjettet til tiltak på de aktuelle strekningene. - Hvis vi ikke får bevilget penger over dette budsjettet, er det for tidlig å si noe om hva som skjer, forteller Erik videre. Da må det eventuelt overføres penger fra de ordinære ts-midlene. Andre strekninger vil da bli skadelidende, og det vil gå utover tiltak som har større trafikksikkerhetseffekt enn disse på Bispeveien.

Rundkjøringer på Bispeveien planlegges

- Vi er i gang med planlegging av to rundkjøringer på riksveg 35 på Revetal, forteller Erik. Videre planlegges det en rundkjøring på Svinevoll. I tillegg planlegges det gang- og sykkelveg fra Haslestad til Kleppan i Hof kommune. Byggingen av disse tiltakene må komme i gang i 1998 for å være ferdige høsten 1999.

Møte med ordførerne

Vegvesenet har hatt møte med de berørte ordførerne og presentert utgangspunktet for Vegvesenets forslag til prioriteringer.

Vegvesenet prioriterer

Statens vegvesen er innstilt på å gjennomføre de trafikksikkerhetstiltak som er nødvendige på riksvegene 35 og 32. Den faglige utredningen som er gjort, har vist at tiltak på omlag 15 mill. kr vil ha god

Forslag til tiltak:

Trafikksikkerhetstiltak:

Kronlia - Buskerud grense,
belysning

RV 35 Ås - Kronlia,
ATK

RV 35 Ås - Kronlia,
passeringslommer

Kronlia - Buskerud grense,
passeringslommer

Revetal,
to rundkjøringer

Svinevoll X FV 680,
rundkjøring

Haslestad X FV 877,
kanalisering

Linnestad X FV 805,
kanalisering

Bjerke X RV 306,
kanalisering

Linnestad - Valleåsen,
belysning

Nærmiljøtiltak:

Haslestad - Kleppan,
gang- og sykkelveg

Støyskjerming

Kronlia - Strand,
gang- og sykkelveg

effekt. Utover dette vil effekten gradvis avta. På strekningen Kronlia - Buskerud grense bør det også gjennomføres nærmiljøtiltak som støyskjerming og gang- og sykkelveger. De mest aktuelle tiltakene vil ha en kostnad på ca. 12 mill. kr.

Hva nu?

Av leder for Utbyggingsavdelingen, Tore Foss

Vegsjefens forslag til NVVP som beskriver hvordan Vegvesenet i Vestfold vil prioritere oppgaver og økonomiske ressurser i neste tiårsperiode foreligger nå. Det samme gjør Vegdirektoratets forslag til satsing på stamveg-rute 7 fra Oslo til Kristiansand hvor vår E 18 i Vestfold hører hjemme.

Dokumentene sier ikke så mye om prioritering av konkrete prosjekter og oppgaver. Det skal utarbeides senere. Dokumentene viser imidlertid hvilke økonomiske rammer vi skal planlegge for og ulike innretninger på bruken av disse rammene, såkalte strategier. Disse dokumentene skal nå ut på høring her i fylket før de sendes Vegdirektoratet for koordinering med tilsvarende dokumenter fra de andre fylkene. Dette gjøres gjennom å utarbeide en egen stortingsmelding. Den endelige, politiske behandling i regjering og Storting vil bestemme resultatet.

En stor usikkerhet knyttet til den sentrale behandling, er om Vestfold får beholde den foreslåtte satsingen på E 18. Det kan nok her være fare for at den tradisjonelle dragkampen i Stortinget fører til at østlandsfylkene atter en gang må tåle reduksjoner til fordel for fylkene i Nord-Norge og på Vestlandet.



Uansett det endelige utfallet, er dokumentene særdeles viktige for oss alle, da de har avgjørende innflytelse på både innholdet i og omfanget av den virksomhet vi skal bedrive i de neste tiår. Vi bør derfor allerede nå starte med å kartlegge hva konsekvensene av disse dokumentene vil bety for oss både på kort og lang sikt. Med konsekvenser mener jeg i denne sammenheng konsekvenser for bemanning, kompetanse osv.

Ser vi på den foreslåtte E 18-utbyggingen, vil den gå for fullt i den første fireårsperioden 1998-2001, for deretter å bli redusert til det halve i årene 2002-2007. Hva dette betyr for oss og hvordan vi skal tilpasse oss dette, må vi avklare. Selv om vi kan håpe på det, kan vi likevel ikke satse på at høy E 18-utbygging kan opp-

rettholdes i hele tiårsperioden med tilførsel fra bompenger.

Omfanget av aktivitet over investeringsbudsjettet på det øvrige riksvegnettet er usikkert. Den såkalte "midtre økonomiske ramme" betyr en kraftig reduksjon i forhold til dagens nivå. For denne del av vår virksomhet bør vi derfor få fram konsekvensene både ved lav og høy aktivitet pga. usikkerheten om det endelige resultatet.

Den anbefalte strategi for tiårsperioden peker klart i retning av satsing på E 18 og i byene. Selv om vi har bra kompetanse på disse områdene allerede, vil vi likevel stå overfor nye kompetansekrav som vi må finne løsninger på. I framtiden vil vi i større grad måtte løse slike kompetansebehov gjennom regionalt samarbeid med andre vegkontor.

Et viktig spørsmål vil nå være hvordan vi kan tilpasse vår organisasjon til den framtid vi her ser. Dette er ikke noe som kan gjøres med enkle grep når vi står midt oppe i situasjonen. Dette må gjøres med langsiktige tiltak i forkant. Vi i Vestfold er i den heldige situasjon at vi har noe tid til dette. Vi må imidlertid starte nå. Dette er et viktig anliggende både for ledelsen, de ansatte og deres organisasjoner.

488,6 mill. kr til riksvegformål neste år



Da Statens vegvesen la fram budsjettet for 1997, 30. januar i år, kunne vi fortelle at aldri tidligere har Vestfold fått så mye midler til riksvegsektoren. E-18 prosjektet sluker det meste av investerte midler, men i budsjettforslaget kan vi se en vridning mot en prioritering av trafikantrettede tiltak.

Trond Holmstad

Åpning til Hillestad i 1999 eller 2000?

Til E-18 i nordre Vestfold foreslås det bevilget 230,9 mill. kr. Beløpet vil gå til utbygging av to-felts motorveg fra Gutu og sydover mot Hillestad. Basert på den økonomiske planrammen som er gitt, vil strekningen først kunne åpnes høsten 2000. Vegsjefen går inn for at denne strekningen åpnes for trafikk høsten 1999, men dette betinger økte bevilgninger både i 1996 og 1997, noe vegsjefen fremmer forslag om i budsjettforslaget.

Kopstadkrysset

Vegdirektoratet har i sitt foreløpige investeringsforslag for stamveger foreslått å prioritere Kopstadkrysset i perioden 1998-2007. Tidspunktet for en evt. anleggsstart i Kopstadkrysset vil vegsjefen ta opp med Vegdirektoratet. Slik vegsjefen ser det, må utbyggingen av Kopstadkrysset

komme tidlig i perioden og tilpasses den vanskelige trafikk-situasjonen på E-18. Derfor bør Kopstadkrysset bygges ut etter at ny E-18 er åpnet til Hillestad i 1999. Krysset ferdigstilles slik at det står klart når ny E-18 åpnes til Helland og E-18 trafikken på Bispeveien flytter tilbake på nåværende E-18.

Mye til sykkel, mest i Tønsberg

Ved revisjon av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 bevilget Stortinget 145 mill. kr til investeringer i Tønsberg/Nøtterøyområdet. Av dette ble 95 mill. kr øremerket til utbygging av et hovedvegnett for sykkel. Når 1997-prosjektene er ferdige, vil hovedvegnettet for sykkel i Tønsberg/Nøtterøy være etablert. I 1997 vil det som en del av Transportplanen bli investert 26,9 mill. kr til gang og sykkelveger, 10,1 mill. kr til utbedring av Mammutkrysset ved Kanalen, 2,3 mill. kr til miljøtiltak og 2,8 mill. kr til kollektivtiltak.

Kollektivtiltak

Ellers i fylket er det foreslått investert 9,5 mill. kr i gang og sykkelveger, 12,7 mill. kr til spesielle trafiksikkerhetstiltak samt 7,5 mill. kr til kollektivtiltak. Under kollektivtiltak forslås det avsatt 2 mill. kr til utbygging av ny jernbaneterminal for Vestfoldbanen i Sande. Vegvesenets andel anslås til å bli ca 6 mill. kr. Derfor foreslås det en ekstra bevilgning på 4 mill. kr ut over rammen. Prosjektet vil være et samarbeid med NSB.

Fortsatt vedlikehold

Bevilgningsnivået til drift/vedlikeholdet opprettholdes med en økonomisk planleggingsramme på 115 mill. kr. Midlene vil hovedsakelig bli anvendt til dekkelegging, vintervedlikehold, skilting/opp-

merking, trafiksikkerhetstiltak, dreneringsarbeider, vedlikehold av gang og sykkelveger og bruvedlikehold.

Trafikanten i sentrum

Statens vegvesen vil fortsette dreiningen av ressursbruken mot trafikantrelaterte tiltak. Det vil bli satset på å utvikle det kommunale trafiksikkerhetsarbeidet, bygge gode nettverk mot politiet, kjøreskoler, bilbransjen og andre viktige samarbeidspartnere.

Trafikkstyring og trafikalt tilsyn med E-18, blir en prioritert oppgave inntil ny E-18 står ferdig. Dette er nødvendig både for å sikre en best mulig trafikkavvikling og for å redusere antall ulykker.



Ny gang- og sykkelveg fra Borgheim til Bergan

Vanskelig med tele i jorda



Det foreløpige laget som jobbet på Semsveien i februar var: fra venstre Bjørn Kåre Ifarness, Helge Knutsen (i hytta), Brian Karlsen(priv.), Ole Skjelland og Reidar Endresen(priv.).

Nå er det full fart på anlegget på Semsveien, som krysser Nøtterøy ved Borgheim.

- Det er vanskelig å bygge gang- og sykkelveger når det er så mye tele i bakken som nå, kunne formann på anlegget, Bjørn Kåre Ifarness fortelle, da Vestfolder'n var innom i februar.

Trond Holmstad

Semstoppen

Arbeidene har startet på Semstoppen, som er den første toppen du kommer til hvis du kjører fra Borgheim mot Bergan. Her skal vegen utvides, samtidig som det kommunale ledningsnett skal fornyes.

For mye tele

Da Vestfolder'n var innom, prøvde Helge Knutsen å hak-

ke seg gjennom telen med piggen på sin Åkerman.

- Det går sakte men sikkert og det rister godt, sier Helge fra hytta.

Litt lenger borte har Televerket en kabel nedgravd på 2 x 1000 par i tillegg til fiber. Det tar nok ikke gjengen sjansen på å slite av.

- Nå vurderer vi å starte på bruene mens det ennå er vinter og lite vann i bekkene, sier Bjørn Kåre Ifarness.

Sommer og sykkel

Bjørn Kåre har ikke sett så mye til verken fotgjengere eller syklende den tiden de har jobbet på Semstoppen. Men så har det jo vært vinter og svinekalde hele tiden.

- De fastboende forteller at det vrirler av syklist her på sommeren. Det største problemet her om vinteren, er alle bilistene som kjører for fort blant annet over toppen her, sier Bjørn Kåre Ifarness.

Ny belysning

Elverket har diskutert om de skal legge om belysningen over Semstoppen.

- De blir visst ikke helt enig om det skal legges nytt pga. budsjettmessige årsaker, sier Bjørn Kåre

Flere mann etter hvert

Bjørn Kåre forteller at han er blitt forespeilet flere mann på prosjektet når det lir litt utpå. Da får vi prioritet, og kan vente flere folk inn fra andre jobber som har pågått i vinter.

Været avgjør

- Det er lite vi får gjort som mannskap her når kun én maskin hakker seg sakte gjennom hagen til folk, sier Bjørn Kåre Ifarness, som ser fram mot lysere og varmere tider når ikke været spiller så stor rolle for det arbeidet som skal gjøres.



"Kloa" er det eneste som biter på den steinharde bakken.

Stort tilbakeskritt for produktiviteten

Helge Knutsen er harm over brevet han mottok for en tid siden. Kjøretillegget for maskinkjørerne skal bort.

- Dette er et slag i ansiktet på oss i maskinene, som holder hele produksjonen oppe, sier Helge. Han får full støtte fra Finn Skontorp Johnsen i produksjonssjefens stab.

Trond Holmstad

Beklagelig

- Hvis dette er tilfellet, synes jeg det er meget beklagelig, sier Finn Skontorp Johnsen i hans første reaksjonen etter at Vestfolder'n opplyste om maskinkjørerens sak.

Han mener at for prodsjonsavdelingen hadde det vært mye bedre om maskintillegget hadde blitt større, i stedet for at det nå blir tatt bort.

- Med høyere belønning for prestasjonene, kan vi stille høyere krav til kompetanse og utført arbeid, sier Johnsen.

I en forhandlingssituasjon bør man ikke inngå slike kompromisser når man ikke vet hva utfallet vil være for produksjonen ute i fylkene.



Finn Skontorp Johnsen



Helge Knutsen er skuffet over meldingen han fikk om at maskintillegget skal bort.

Ta og gi

Hovedtillitsmann Hans-Thv. Kittelsen fortår godt taperne i dette "lokaloppgjøret"

- Ca. 40 medlemmer i Vestfold har denne gangen måttet ofre mye, for at alle i vegarbeidsdriften skal få anleggstillaget, sier Kittelsen.

At overskytende reisetid blir borte fra mai i år, har skapt enda sterkere negative reaksjoner enn tapet av kjøretillegget, forteller han.

- Særlig fordi vi ikke fikk bortfallet av overskytende reisetid kompensert med høyere km-godtgjørelse til/fra jobben. Det var tross alt en forutsetning da saken var ute til høring hos medlemmene i november 1995.

Utmelding

Kittelsen har mottatt tre skriftlige utmeldinger hittil. Helge er en av de tre, og han har gitt beskjed om utmelding fra den dagen tillegget faller bort.

- Nå kan vi like godt gå ut av maskinene og gjøre en vanlig jobb. Jeg kunne godt tenke meg å få litt mer "trening" i jobben, i stedet for å sitte stille og bare "lea på hendane" i en maskin hele dagen, sier Helge Knutsen.

Full støtte

Helge får full støtte fra de andre han jobber med. Dette tillegget fortjener maskinførerne virkelig.

- Det hadde ikke vært mye å gjøre her ute, om f.eks. gravemaskinene stod stille, sier Bjørn Kåre Ifarness på Semsveien.

Turistkontor skriver ut internasjonale førerkort



Vi har en tradisjon på å utstede internasjonale førerkort hos oss, sier Bente Gulbrandsen ved Turistkontoret i Larvik.

En ansatt i Vegvesenet har tenkt seg til USA i løpet av påsken. Internasjonalt førerkort er påkrevd. Han gikk til Larvik trafikkstasjon. - Internasjonalt førerkort får du ikke her, da må du på turistkontoret, var svaret han fikk.

Trond Holmstad

Tradisjon

Bente Gulbrandsen på turistkontoret er veldig fornøyd med at de kan utstede internasjonale førerkort.

- Vi har denne tjenesten fordi vi fungerer som sekretariat for NAF her i Larvik. Det er vel to-tre stykker innom nesten hver dag for å få et slikt førerkort, sier Bente Gulbrandsen.

Tidligere var det også en bokhandel i Larvik som utstedte internasjonale førerkort, kenne Bente Gulbrandsen fortelle.

Service som mangler

- For at vi skal kunne gi publikum god service, burde vi hatt denne tjenesten også, sier Marianne Nordkvelle på Larvik trafikkstasjon. Hun er ikke fornøyd med å henvise kundene til turistkontoret.



En mangel i vår totale service, mener Marianne Nordkvelle.

Ved Tønsberg trafikkstasjon er følelsen den samme.

- Vi må sende folk videre til NAF/Gjensidige for å få det internasjonale førerkortet, som kreves av en del myndigheter i Europa, sier Kari Anne Askjer. Det nye, røde førerkortet skal være gyldig i hele Europa, men enkelte land med fremmed språk krever ennå internasjonale førerkort i tillegg, forteller hun.

Få land igjen

- Oftest kommer publikum til oss i forbindelse med fornyelse av et gammelt førerkort og spør etter det internasjonale, sier Kari Anne Askjer. Det er først og fremst østeuropeiske land og land med spansk/italiensk språk som krever et ekstra førerkort.

Rabatt på førerkort

Vestfolder'n tok turen til NAF-testestasjon i Tønsberg for å høre litt nærmere om ordningen.

- Et internasjonalt førerkort koster 50 kr for medlemmer

og 80 kr for andre, sa NAFs representant i skranken.

Her lønner det seg altså å være NAF-medlem før man reiser til utlandet.

Tore Søyland, som er faggruppel leder for kontor ved Tønsberg trafikkstasjon, kan heller ikke se at publikum er tjent med å forholde seg til flere parter når det gjelder å skaffe seg noe som tross alt har navnet førerkort.



Enkelte ser litt rart på oss når vi henviser videre til NAF, sier Kari Anne Askjer ved Tønsberg trafikkstasjon.

Vegbanereflekser som ikke holdt mål:

Prøveprosjekt i Holmestrandtunnelen



Jens Chr. Knudsen fra Nor-Skilt (t.v) og Bjørn Andersen fra TS-seksjonen, studerer asfalten som er tatt opp for å gi plass til refleksene.

Slik ser de nye refleksene ut!

Med herdet glass og høyverdig refleksfolie nedfelt i asfalten skulle det bli mer behagelig å kjøre gjennom Holmestrandtunnelen.

- Forsøket med å sette ned refleksener i asfalten svarte ikke helt til forventningene, sier Bjørn Andersen på trafiksikkerhetsseksjonen.

Trond Holmstad

Tålte ikke kjetting

- Refleksene, som er laget av herdet/armert glass, skulle tåle det meste i følge produsenten i England. Det viste seg imidlertid at en del av refleksene var knust etter de første dagene, sier Bjørn Andersen. Han er ikke sikker på hvordan de kunne bli knust, men antar at det kan ha noe med kjettinger på de store kjøretøyene å gjøre.

Først i Norge

Også for NorSkilt, som hadde fått i oppgave å sette ned disse refleksene, var dette noe nytt, fortalte Jens Chr. Knudsen. En liknende refleks har vært brukt tidligere.

- Den var med en jernsko, som

måtte plukkes opp manuelt før man kunne frese opp asfalten. Den nye er av porselen og høyverdig glass og går rett i kverna uten problemer, sier Knudsen.

Utlandet var først

- Det var på Intertraffic-messen i Amsterdam for et par år siden at denne typen refleks ble presentert. Den er mye brukt i England og i mange land i Sør-Afrika. Også flyplasser bruker mye av disse refleksene, sier Bjørn Andersen. Han forteller at de er spesielt gunstige i mørket, fordi de gir bilisten en fin optisk ledning gjennom tunnelen.

Skal vedlikeholdes

- Noe av det som skulle være med i forsøket, var å se hvordan refleksene tålte vinterved-

likeholdet på våre breddegrader, sier Bjørn Andersen.

Koster oss ikke noe

Selv om prosjektet ikke har vært vellykket vil det ikke koste oss noe, presiserer Bjørn Andersen. Det er derfor vi har slike prøveprosjekt, sier han. Vegvesenet var forespeilet at vegbanerefleksene skulle holde hva som var forventet.

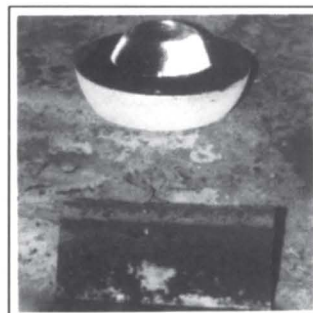
NorSkilt beklager

NorSkilt på sin side beklager at refleksene ikke holdt til forventningen, og vil fortsette testingen av de aktuelle produktene.

- NorSkilt vil gå gjennom alle rutiner ved nedleggingen av refleksene. Samtidig vil de teste ut andre produkter, som vi kanskje kan få på prøve ved en senere anledning, avslutter Bjørn Andersen.



Her ser du vegbanerefleksen som settes ned midt i veggen. Den er gul av farge.



Ufo? Refleksen som skal settes på sidene, er laget i herdet glass og reflekterer lyset som en krystallkule. Den gamle refleksen er ikke godt synlig i støvet.



Nye
E18

nordre Vestfold

Driften flater ut

- Tunnelen i Hanekleiva er første tunnelen i landet hvor de bruker Slurry i sprengningen, sier produksjonsleder Leif Kjølén. Framdriften i tunnelen er nå fem salver i døgnet og 25 m pr. dag.

sing av fjell samt bygging av Bolstad kulvert. Disse arbeidene ligger i henhold til oppsatt framdriftsplan.

Mølledammen - Løvås
Entreprise har vært utlyst, og

Selmer har fått denne jobben, der totalt 300 kbm skal sprennes. Selmer fikk jobben i konkurranse med ni andre anbydere. Vegen skal være ferdig til og med forsterkningslag. Kabelgrøfter, belysning og oppretting skal vi gjøre selv. Arbeidene starter 15. april og er planlagt ferdig 1. februar 1997.

Gilhusdalen bru

A/S Anleggs arbeid med Gilhusdalen bru følger oppsatt framdriftsplan.

Arbeidene med Bjørge miljø-tunnel går bra, men er fremdeles noe etter planen. Thomas Trevland (t.v.) og Håkon Haugland fra produksjon står på for fullt.



Jorun Sætre

Hanekleivtunnelen

Nordgående løp i tunnelen er nå ca. 280 m langt, mens sydgående er 20 m kortere. Stor aktivitet fra anleggsarbeiderne fra Statens vegvesen Hordaland.

Av miljøhensyn er Slurry tatt i bruk som sprengstoff i tunnelen. Vegdirektoratet følger godt med i dette prosjektet og skal lage rapport. I tillegg skal det tas en del målinger. Det er i tillegg til Hanekleivtunnelen planer om å bruke Slurry i sprengningen av Nygårdshøy-

den i Bergen. Ifølge Vegdirektoratet er det tenkt å bruke denne form sprengstoff i flere planlagte tunnelanlegg.

Bjørge miljøtunnel

Framdriften på miljøtunnelen går nå som planlagt. Arbeidene er ikke blitt ytterligere forsinket, utover de åtte ukene i startfasen. Produksjon vil forsøke å redusere forsinkelsene, bl.a. gjennom å jobbe i sommerferien.

Bjørge - Mølledammen

På strekningen fra Bjørge til Mølledammen er produksjon i gang med sprengning, masseflytting, rørlegging og ren-



Nordgående løp er nå 282 m langt og sydgående 20 m kortere. Anleggsarbeiderne fra Hordaland har kommet godt i gang med sprengningsarbeidene i tunnelen.

Hanekleiva

A/S Veidekke avslutter 1. april sine arbeider i Hanekleiva.

Sande grense - Grelland

Berdal Strømme har startet byggearbeidet på pasell 4A. Reguleringsplan på parsellen er fortsatt ikke stadfestet. Pga. Vegvesenets innsigelse, er planen oversendt Fylkesmannen, som vil innkalle til meklingsmøte så snart fylkeskommunen har gitt sin uttalelse. Reguleringsplanen for parsellen ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn på møtet 12. mars i det kommunale planutvalg.



Fra Hanekleivtunnelen og nordover skal det fylles opp ganske mange meter. Arbeidet er på entreprise. Her viser Leif Kjølén hvor høyt opp vejen skal ligge.

Målet er 65 % piggfritt

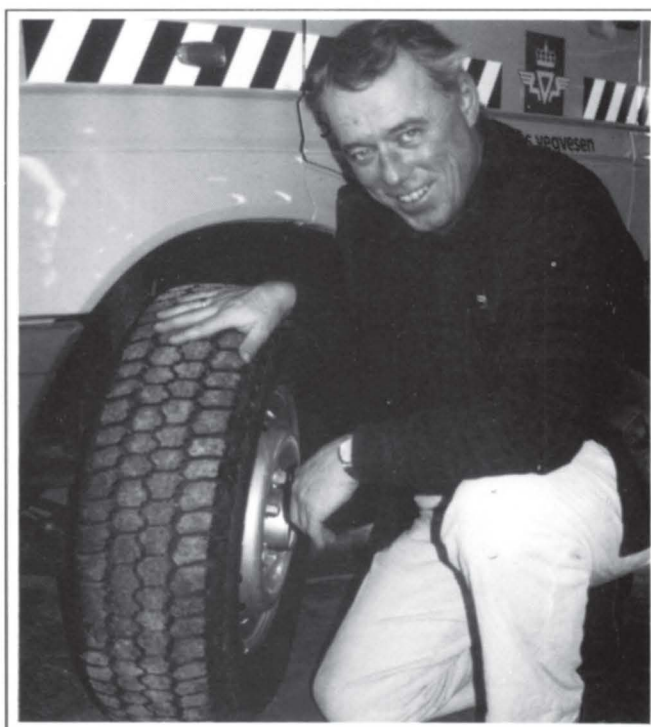
- Vi har en klar målsetting når det gjelder piggfrie dekk på våre egne biler, forteller Gunnar Eriksen til Vestfolder'n. I dag kjører 30 % av biler under 3.500 kg piggfritt.

Jorun Sætre**En av de beste i landet**

- Ifølge TV 2 er Vestfold ganske høyt oppe på landsstatistikken når det gjelder bruk av piggfrie dekk på våre egne biler, forteller Gunnar Eriksen stolt til Vestfolder'n.

Bedre bilister med piggfrie dekk

- Det er mye følelser med i bildet når det gjelder å skifte fra piggdekk til piggfrie dekk, sier Gunnar. Folk som har kjørt med piggdekk i mange år, må



- Vi ligger godt an her i Vestfold når det gjelder bruk av piggfrie dekk på våre biler, forteller Gunnar Eriksen på Ås vegstasjon. legge om kjørestilen sin når de skal kjøre med dekk uten pigger. - Vi blir bedre bilister når vi kjører piggfritt, sier Gunnar videre. Kjørestilen forandres,

og vi kjører mer deffensivt. Kjøring med piggdekk gir falsk trykghetsfølelse. Effekten på piggdekk er halvert etter kort tid pga. slitasje, mens derimot

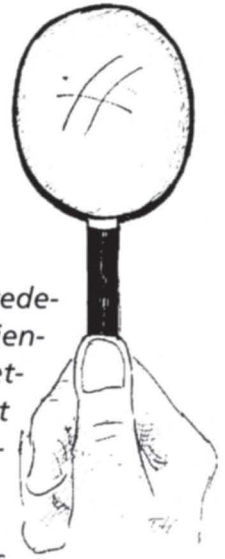
på piggfrie dekk er gripeeffekten god i lang tid.

Motivasjon er viktig

- For å greie å oppfylle de mål vi har satt oss, er det viktig at våre sjåførere blir tatt med i prosessen, sier Gunnar, og peker på Motivasjonen som et sentralt stikkord. Selv om etaten har et mål for 1996 på 65 % piggfritt på kjøp av nye dekk, må sjåførens følelser og argumenter være tungtveidende. Det er ikke nødvendig å "tre nedover hodene på våre ansatte" en avgjørelse om at vedkommende heretter skal ha piggfrie dekk på f.eks. lastebilen. Hvis sjåføren er usikker og setter seg imot, blir det slett ingen god kjøring av det. Lytte til ønsker er viktig, samtidig som det bør jobbes med motivasjon til å kunne tenke annerledes. Ifølge Gunnar er det et stykke igjen.

Larvik trafikkstasjon etter omorganiseringen:

Smeltedigelig i trafikkavdelingens tegn



Larvik trafikkstasjon er et av stedene i Vegvesenet som har gjennomgått store forandringer etter omorganiseringen. Et helt nytt miljø er i ferd med å bygges opp. En skjønn forening av gammel driftsånd og en "dæsj" oppsyn skal blandes med publikumsmottakere og rustbankende kontrollører. Oppussede lokaler og en nyåpnet brakkerigg skal danne grunnlaget for ny og moderne publikumsbehandling i Statens vegvesen.

- Tidligere hadde jeg oversikten og styrte alt fra Verningen. Nå må jeg avvente situasjonen og be Verningen om å sende meg en rapport, hvis noe har skjedd.

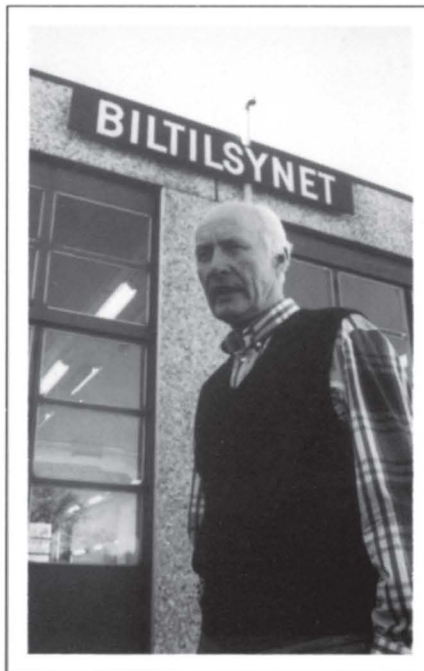
I første rekke vil nok publikum som er vant til raske svar, merke de negative sidene ved det nye systemet, sier Odd Pape. Han er nyinnflyttet, men ved godt mot på Larvik trafikkstasjon.

Vegmesteren som forhandler med sine gamle kolleger

Trond Holmstad

Trafikkavdelingens mann

Odd Pape har fungert i sin nye stilling som faggruppelider veg siden 1. juli 1995. Som en overgang, fram til i dag, har han hatt en dobbeltrolle. Hele tiden har han sittet på Verningen vegstasjon med sine gamle oppgaver i tillegg. Nå er jobben på



vegstasjonen definitivt over, og han er helt og fullt trafikkavdelingens mann.

Litt fremmed situasjon

- Det er litt fremmed nå i starten. Arbeidsfeltet er det samme, men oversikten over det som skjer, har jeg ikke lenger, sier Odd Pape.

Han forklarer at hovedarbeidet nå blir å forhandle med hans gamle kolleger på

Verningen. På årsplanen står det også at noe arbeid skal settes ut på anbud.

- I første rekke er det rekkverksarbeider og andre trafikksikkerhetsarbeider som blir naturlig å sette ut, sier Pape.

Avhengig av andre

Han må innrømme at arbeidet med f.eks skiltplaner blir en stor utfordring.

- Det er greit å få gjort et skiltvedtak, men om Verningen vegstasjon har mulighet til å utføre jobben, vet jeg jo ikke lenger, sier Pape. Han tror publikum vil merke at det ikke er så lett å gjøre et vedtak, og sette det ut i handling samme dag, slik han gjorde før.

- Tidligere styrte jeg alt og hadde oversikten over mannskapene og alt som skjedde. Nå kan jeg ikke lenger snakke med oppsynet om hva som skjer til enhver tid, sier Odd Pape.

Han legger imidlertid til at det blir en utfordring like stor som da han startet opp på Verningen for mange år siden. Systemet som han bygde opp fungerer i dag meget godt på Verningen, etter hans egen vurdering.

En stor utfordring

- Å flytte seg unna produksjonsleddet tar det nok tid til å venne seg til, sier Odd. På tross av mange nye vinkler på proble-

mene som han har vært borti mange ganger tidligere, så har Odd Pape en positiv innstilling til det som nå er i støpeskjeen. Han synes at kollegene på den nye arbeidsplassen har tatt godt imot vegens menn, selv om ikke arbeidsfeltet hans er godt nok innarbeidet i den daglige driften av trafikkstasjonen ennå.

Papirarbeid vil etter hvert bli en større del av hverdagen til Odd Pape.



Åpen dag for PRESSEN

Mandag 11. mars inviterte Larvik trafikkstasjon pressen til en liten orientering om Vegvesenets nye struktur. Det ble fokusert på de nye arbeidsområdene som er tatt inn under trafikkstasjonens ansvar.

Både nær-TV og aviser dukket opp for å få siste nytt om Statens vegvesens arbeid i distriktet. Trafikkstasjonens stab ble fotografert og utspurt av ivrige pressefolk.

Under oppsummeringen kunne trafikkstasjonens folk si seg godt fornøyd med dagen.

- Jeg tror vi fikk fram hovedlinjene i den nye organisasjonsstrukturen, men det gikk nok ikke klart nok fram at Sandefjord var et eget, selvstendig kontor, sier Thorleif Holm-Olsen i sin konklusjon.

Litt ekstra stivt ble det nok også med TV-Larvik til stede med summende kamera under hele presseseansen.

Alt i alt må dette betegnes som en vellykket sammenkomst med pressen.



Trafikkstasjonens ledelse måtte posere for fotografene.

- Forandringene for kontrollørene gjør at servicen overfor den vanlige mann på vegen blir dårligere, sier Rolf Sandmo på Larvik trafikkstasjon. Det er bestemt at utekontrollørene også skal drive kontroller i hallen. En ordning er lagt opp der vi skal være to dager inne og tre dager ute eller omvendt.

*Kontrolløren
får andre og nye
oppgaver*

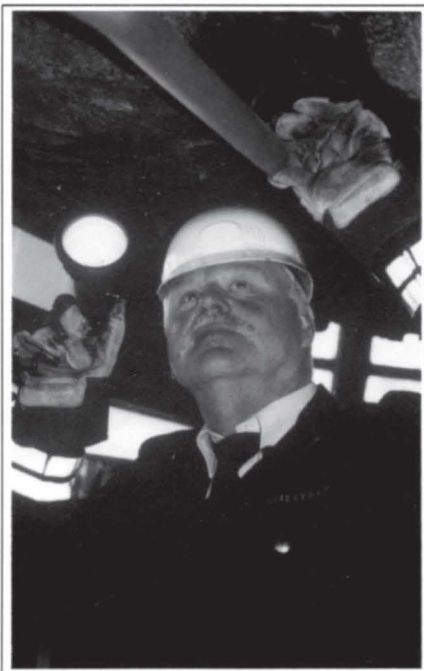
Jorun Sætre

Trives best ute

- Nå må vi drive med hallkontroller også, sier kontrollør Rolf Sandmoe ved Larvik trafikkstasjon. De som har jobbet med utekontroller ved kontrollstasjonen på Solum, er nå stasjonert på Larvik trafikkstasjon. - Det vil kreves en del opplæring av oss utekontrollører for å kunne greie jobben i hallen, forteller Rolf. I tillegg skal folk som har jobbet med hallkontroller i tillegg drive med utekontroller. - Jeg har kontrollert biler ute i mange år og vil helst fortsette med det, sier Rolf.

Rullering

- Da vi fikk høre at vi skulle være tre måneder inne i hallen og tre måneder ute, stusset vi veldig, forteller Rolf. Det er greit med forandringer, men for oss som har drevet med utekontroller i mange år, er det en kraftig overgang å måtte være inne i tre måneder. - Vi har heldigvis



- Jeg trives best med å være med på kontroller ute, sier Rolf Sandmoe på Larvik trafikkstasjon.

kommet fram til en annen ordning, forteller Rolf videre. Det er meningen av vi skal være to dager inne og tre dager ute eller omvendt. Rolf forteller videre at han har vært i hallen et par måneder nå for å få opplæring. - Når vi ikke har drevet med dette på mange år, tar det lang tid å sette seg inn i nytt regelverk osv. Han skal være mer ute utover våren og sommeren, forteller han. Men ved sykdom og ferie, må han inn i hallen igjen.

Dårligere service

- Jeg mener at denne ordningen går utover den vanlige mann på vegen, sier Rolf. Kontrollen blir ikke utført 100% av folk som ikke kan dette godt. Dette gjelder både kontroll i hall og ute. Derfor mener jeg at vi ikke lenger er i stand til å yte den service vi bør, med den bemanningen vi har på stasjonen.

Flere overtredelser

Nok en gang har trafikkavdelingen "soldater" vært ute på vegene i en landsomfattende kontroll av kjøre- og hviletiden.

- I år er det gjennomgående flere feil å se enn vi har hatt det siste året, sier Martin Visnes på Larvik trafikkstasjon.

Trond Holmstad

- Gjennomgående kan man si at de store mangler er det færre av, mens de små feilene ved diagramskiven etc. er det blitt flere av, sier Martin Visnes i sin oppsummering av denne kontrollen

Spørreundersøkelse

På Solum fikk sjåførene utdelt et spørreskjema om vin-tervedlikeholdet på vegene i

fylket samtidig med kontrollen av diagramskivene.

- Dette er et fint eksempel på samarbeid mellom veg- og trafikksiden på trafikkstasjonen i Larvik

I Vestfold er det kontrollen i Tønsberg som drar opp gjennomsnittet på manglene.

Her var det dobbelt så mange feil/overtredelser som gjennomsnittet av de andre kontrollpunktene i fylket. (Larvik, Sandefjord, Horten og Holmestrand)



På Solum ble kontrollen utført av: Mathias Håkegård, Thore Johansen, Martin Visnes og Ole Gunnar Anundsen (Telemark).

En flott vinter for støyskjerming

Som alltid, er støyskjerming gunstig vinterstid. Denne vinteren har ikke vært snørik, men til dels kald.

- Egentlig et flott vær å jobbe i, når vi bare slipper all nedbøren og griseriet som følger med det, sier Elin Kristensen, som trives godt med dette arbeidet.

I år har arbeidet i stor grad vært knyttet til Sandefjord. Mesteparten av skjermene er satt opp ved Sandefjordsveien som går rett "i mellom" byen. I tillegg er gjengen nå i gang med skjerming i Hegnaveien, før de skal til på "skikkelige" anlegg andre steder. Noen skal til den nye rundkjøringen som skal bygges ved yrkesskolen i Sandefjord, mens andre skal jobbe på miljøgata i Larvik.



Per Olav Wierød, Knut Einar Helgeland (innleid) og Elin Kristensen har vært ett "støyskjermteam" i vinter.

Hytta på Tjøme kan leies av alle



Inger Theie Pedersen ordner med utleie av hytta.

- Nå er driften av hytta kommet i godt gjenge, og styret er fornøyd med utviklingen, sier lederen, Finn Skontorp Johnsen. Han forteller at hytta nå begynner å bli et populært reisemål for ansatte i Vegvesenet i Vestfold.

Trond Holmstad

Stiftelsen driver hytta

Hytta på Tjøme er skaffet på privat initiativ fra en gruppe som for snart to år siden dannet stiftelsen Vegvesenhytte.

- Hytta administreres ikke av velferdskomitéen, men av oss som sitter i styret for stiftelsen, sier Finn Skontorp Johnsen.

Utleie til alle

Han kan fortelle at all utleie av hytta, om det er i tjenesten eller på fritida, administreres av Inger Theie Pedersen, som jobber i produksjonssjefens stab.

- Interesserte må melde seg i god tid, minst tre uker før de har tenkt å leie hytta. Hvis det er flere som vil leie hytta for den samme perioden, vil det bli foretatt en trekning, sier Inger T. Pedersen. Trekningen foretas tre uker før utleien.

Rimelige priser

Finn Skontorp Johnsen forteller at stiftelsen mottar velferdsmidler fra Vegvesenet.

- Derfor kan vi holde en utleiepris på kun 200 kroner pr. døgn, noe som er veldig billig for en så stor og flott hytte, sier Johnsen

Dugnad med VEGA

Stiftelsen har inngått en avtale med idrettslaget VEGA om dugnad på hytta.

- For tiden driver en elektriker med reparasjoner av det elektriske anlegget. Senere utpå våren vil VEGA trå til med en vårdugnad på hytta før sommersesongen, sier Finn Skontorp Johnsen.

Utleie i sommerferien

Utleiesesongen for sommerferien starter 20. juni og varer til 20. august. Påsken er allerede beslaglagt av to heldige vinnere, som ble trukket ut for noen uker siden. Finn Skontorp Johnsen forteller at stiftelsen vil ha flest mulig utleiedøgn i løpet av året, så her er det bare å melde seg på. Ansatte i Statens vegvesen i andre fylker må stille bak i køen. De får kún leie hytta hvis det ikke er interesserte fra vårt eget fylke blant søkerne.



MÅLSETTINGEN

Leies ut til alle ansatte i Statens vegvesen til rimelige priser. Ansatte i Vestfold er prioritert foran andre.

Leies ut til avdelinger, seksjoner stab, eller andre grupperinger i Vegvesenet, som har behov for et samlingssted med rolig atmosfære i arbeidstiden

REGLER

for hyttebruken finnes på hytta og vil i tillegg bli delt ut til den som får leie hytta

PRISER

For tiden kr 200 pr. døgn

Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1998-2007:

- Viktig for oss alle



Aage Carlsen er lettet og fornøyd med at den viktigste del av jobben med NVVP 1998 - 2007 nå er gjort. Etter at den politiske behandlingen er ferdig, gjenstår det en omfattende jobb med å utarbeide en handlingsplan.

- Dokumentet er et overordnet styringsdokument som legger rammer for oss 10 - 12 år fram i tiden, sier Aage Carlsen. Han håper at alle ansatte i Statens vegvesen vil få et forhold til dette viktige dokumentet etter hvert.

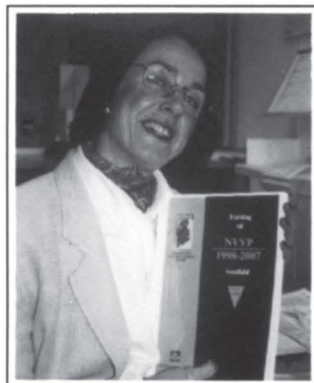
Jorun Sætre

Hvordan skal de ansatte få et forhold til et så omfattende dokument som NVVP?

Vi stiller spørsmålet til den person som vet mest om innholdet i plandokumentet, Aage Carlsen, i vegsjefens stab. - Det spørsmålet er vanskelig å svare på, innrømmer han. Vi har jobbet med dette i prosjektgruppa, men har ikke kommet fram til noen plan på hvordan vi skal få dette til. For at de ansatte skal få kjennskap til hovedpunktene i dokumentet, har vi kopiert og sendt sammendraget til alle ansatte, forteller han videre. Men det gjenstår selvfølgelig en omfattende jobb for å folk til å "bruke" dokumentet.

Ikke alene om jobben

- Det har vært en spennende og interessant oppgave, forteller Aage. Aage Carlsen har jobbet i Statens vegvesen i 30 år, stort sett med plansaker. Før han 1. juli "havnet" i veg-



Jorunn Hegna har bidratt til at dokumentet har blitt et godt kvalitetsprodukt rent utseendemessig.

sjefens stab, har han vært seksjonsleder både på planseksjonen og trafikkseksjonen på den "gamle" planavdelingen. I staben skal han drive med overordnet/strategisk planlegging. Han har lært mye i arbeidet med NVVP. Dokumentet er meget omfattende, og det har vært en kjempejobb å få sydd dette sammen etter at avdelingene og enkeltpersoner har bidratt med materiale. Styringsgruppa (LM) har til slutt behandlet og tatt de endelige beslutningene på hva Statens vegvesen Vestfold skal satse på de neste 10 årene. - Det er ikke så lett å trekke fram enkeltpersoner i denne jobben, for det er mange som har gjort mye. Men jeg har lyst til å nevne Jorunn Hegna på Info, sier Aage. Hun har tatt seg av skrivearbeidet, og med hennes tålmodighet og nøyaktighet, mener jeg vi kan presentere et kvalitetsprodukt. "Trykkejentene" på ekspedisjonen har med sin positive innstilling stått på for å få det ut i tide. I tillegg har en rekke personer på trafikk- og utbyggingsavde-

lingen bidratt med stoff til prosjektgruppa, som igjen har jobbet mot styringsgruppa.

Mye å lære av prosessen

- Retningslinjene fra Vegdirektoratet kom noe sent, slik at det ble mye arbeid for oss mot slutten, forteller Aage. Men vi greide jobben innen fristens utløp. Prosessen bør evalueres både når det gjelder behandlingen på vegkontoret og i Vegdirektoratet.

Nå er første del av jobben gjort, planen er ute på høring og fristen er 1. mai. - Vi har 14 dager på oss til å gå gjennom det innkomne materialet, forteller Aage, og vi skal gi vår vurdering før dokumentet sendes til fylkeskommunen for politisk behandling. Deretter skal saken opp i Fylkestinget 18. juni. Etter det skal Vegdirektoratet lage innstilling til Samferdselsdepartementet, som igjen skal legge fram en Stortingsmelding. Høsten 1996 skal det utarbeides en handlingsplan.

En klar satsing på E 18 og byområdene

Strategiplanen for NVVP for Statens vegvesen Vestfold viser en klar satsing på E 18 og byområdene øst og syd for E 18. Dette vil bidra til å etablere et mereffektivt, sikkert og miljøvennlig hovedvegnett for alle trafikantkategorier.

Jorun Sætre

E 18

Det er utarbeidet et forslag til stamvegstrategi og Vegdirektoratet har foreslått 1.632 mrd. kr til Vestfold. Av dette utgjør strekningen Gutu - Helland 1.042 mrd. kr. Når E 18 åpnes til Hillestad, vil det oppstå betydelig trafikkøkning på riksveg 35 (Bispeveien) og riksveg 32. For å bedre trafiksikkerheten, foreslår vegsjefen at nødvendige tiltak dekkes over E 18-bevilgningene. Kopstadkrysset, strekningen Langåker - Bommestad og Sky - Hobekk er foreslått prioritert med til sammen 590 mill. kr i forslaget. Det er kun strekningen Gutu - Helland som vil bli fullført fram til år 2001.

Bompenger?

Med de økonomiske ramme- ne som er lagt til grunn for vegplanarbeidet, vil E 18 som tofelts motorveg gjennom Vestfold, ikke være utbygd før etter år 2010. Det mangler ca. 800 mill. kr på å fullføre E 18 som tofelts motorveg innen år 2007. En eventuell forsering av utbyggingen vil kreve ekstra finansiering i form av bompenger. Dersom dette viser seg aktuelt, vil vegsjefen komme tilbake til dette i egen sak.

Den øvrige virksomhet

Grunnlaget for utforming av anbefalt strategi:

- analyse av viktige utviklings- trekk i Vestfold
- analyse av dagens vegnett og behov for tiltak
- analyse av etatens øvrige opp- gaver
- omgivelsenes planer, behov for tiltak
- Statens vegvesens "Visjon år 2010".



Byområdene

I Vestfold bor 85 % av befolkningen i byområdene langs kysten. Omlag 90 % av arbeidsplassene er konsentrert i disse områdene. En konsekvens av dette er at to av tre trafikkulykker skjer her og at støyproblemer også først og fremst er et byproblem. Når det gjelder trafikkavviklingsproblemer, har vi de største problemene på E 18. Ellers er avviklingsproblemet for øvrig begrenset til et par km i Tønsberg-området. I

Larvik er framkommelighetsproblemer først og fremst knyttet til forbindelsen til Larvik havn.

Kollektivtrafikk

Statens vegvesen foreslår satt av midler til kollektivtrafikktiltak og vil ta initiativ til et formelt samarbeid med fylkeskommunen, kommu-



Videre behandling:

- ◆ Høring til fylkeskommunen, kommunene, fylkesmannen, andre statlige etater og interesseorganisasjoner, frist 1. mai.
- ◆ Fylkestinget 18. juni 1996
- ◆ Vegdirektoratet innen 1. juli 1996
- ◆ Tilråding til Samferdselsdepartementet 1. oktober 1996
- ◆ Departementet legger fram en Stortingsmelding våren 1997.

nene og rutebilselskapene om en felles satsing. Med slike midler kan det foretas en fysisk opprusting av anlegg for busstrafikken.

Gang- og sykkelveger

Bygging av gang- og sykkelveger langs riksveger er i utgangspunktet Vegvesenets ansvar. Ønskene og behov for slike tiltak er imidlertid stor. Mange gang- og sykkelveger vil være et betydelig bidrag til bedring av nærmil-

jør i kommunene. Det er av den grunn naturlig at kommunene selv bidrar økonomisk. Ved utbygging av hovedvegnettet for sykkel i byer og tettsteder vil Statens vegvesen legge vesentlig vekt på å få til et forpliktende samarbeid med kommuner og fylkeskommunen om planlegging og finansiering.

Nye ansikter



Ståle Singstad

Stålet (31) er født på Voss men har bodd både i Telemark og i Sverige. Barndommen hadde han for det meste på Hitra, derfor føler han seg mest som

trønder, derav trønderdialekten. Ståle er ansatt på Tonsberg trafikkstasjon, hvor han driver med kjøretøykontroller. Han bor i Horten og trives godt på trafikkstasjonen, med det varierte arbeidet det medfører. At han både får være inne og ute, setter han stor pris på. Ståle har fagskole og ingeniørhøgskole på maskin og ett år innen bilteknikk i Sverige. Der jobbet han for øvrig noen år for Svenska bilprovingen. På fritida liker Ståle å drive litt småviltjakt og gjerne padle med kanoen inn i de dype skoger.



Trine Karstensen

Trine (32) er, som så mange andre på vegkontoret, fra Sandefjord. Hun har jobbet i Sandefjord kommune, helse- og sosialetaten, i 10 år før hun begynte i Statens vegvesen på administrasjonsavdelingen.

Det er på info hun har sin sekretærjobb. Hun er systemansvarlig og brukerstøtte på Word og Excell. Trine har heller ikke vært her lenge. Hun hadde sin første arbeidsdag 5. februar. I tillegg til ansvar innen Word, er det "vanlige" sekretær oppgaver for avdelingen hun skal ta seg av. Trine har alltid vært interessert i EDB. Av interesser på fritida er det hobbymaling, maling på diverse bruks- og prvdgjenstander hun helst driver med. Trine er en kreativ dame og driver også med salg av sine produkter til venner og bekjente.

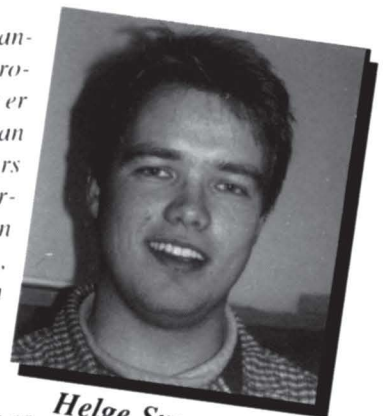


Mette Spangelo Larsen

Mette Spangelo Larsen (24) er ansatt som førstesekretær i produksjonsavdelingen, med arbeidssted verkstedet på Ås. Hun er fra Sandefjord, men

bor nå på Undrum, Barkåker. Siviløkonom fra BI i Sandevika og med jobberfaring fra Easydata og Turbofood i Sandefjord, er hun godt skodd for sekretæroppgavene på verkstedseksjonen. Hun ønsket jobb i Tønsbergdistriktet og synes hun har vært heldig som har fått fast jobb. Det er for tidlig å si noe om selve jobben, for hun har ikke vært hos oss lenger enn siden 19. februar. Men hun liker seg godt i miljøet allerede. På fritiden er det Sem Bygdeungdomslag som tar mesteparten av tiden, der er hun med i styret som kasserer.

Helge (24) er trønder og ansatt som anleggsleder på produksjonsavdelingen. Dette er et tre års engasjement. Han startet på Stensarmen 4. mars 1996. Det er anleggene i forbindelse med transportplan Tønsberg/Nøtterøy, sykkelbyprosjektet, som han kommer til å ha ansvar for. Helge har sin utdannelse fra Hærens ingeniørskole på Hønefoss og NTH. Høsten 1995 hadde han et engasjement i Statens vegvesen Sogn og Fjordane med arbeid i Lærdalstunnelen. Av Helges interesser kan nevnes fotball. For en trønder er det selvfølgelig Rosenborg som ligger hjertet nærmest. Helge



Helge Sveen

bor midlertidig i brakka på Stensarmen og må tåle en del spøk i forbindelse med det. (Han fungerer nemlig som vaktmester!) Men han er i disse dager i ferd med å flytte inn i leilighet på Eik.



Nytt på Nanset

Ved siden av Hovlandbanen på Nansetveien har Larvik kommune erstattet den gamle inn-/avkjøringen til Vestmarka. Nå er vegen til Vestmarka lagt inn i rundkjøringen på nordvestsiden av Nanset Stormarked.

Bakgrunnen for omleggingen er at avkjøringen alltid har vært problematisk og ofte har ført til trafikkulykker.



Litt av hvert



Nå hopper det seg opp gamle skilte på trafikkstasjonene rundt om i Vestfold. På bildet ser vi Jenny Hagen på Horten trafikkstasjon som viser en del av stabelen med gamle skilte som skal makuleres.

Langdalens lille strek



Kurs for brannvernledere



Helge Knutsen og Ivar Bjerke fra Norsk Brannvern Forening var instruktører på brannvern-kurset, som ble arrangert på Ås vegstasjon.

I begynnelsen av februar traff Vestfolder'n på en ivrig gjeng med branninteresserte mennesker på Ås vegstasjon. Alle var på brannvernkurs.

To instruktører fra Norsk Brannvern Forening sto for utporsjonering av lærdom, både i teori og praksis.

Kurset tok for seg grunnleggende kjennskap til brannvern-forskrifter og lover samt en innføring i god opptreden i tilfelle brann. Alle på kurset fikk på slutten prøve seg som brannslukkere utendørs.

Takk til alle

på vegkontoret for blomster og gaver som jeg fikk i anledning min 65-års dag, og som jeg har satt stor pris på!
hilsen Petter Samuelsen

Hjertelig takk

for oppmerksomhet i anledning min 70-års dag.
hilsen Gunnar Nordkvelle

E 18 Nord

Entrepriser:

Kryssområde Hanekleiva:

A/S Veidekke legger ut tunnelstein fra Hanekleivtunnelen i veglinja. Starter anretning når løsmassene er telefrie.

Vegentreprise

Mølledammen - Løvås:

Anbudet har vært ute på EØS-utlysning og det kom inn 10 anbud til åpningen. Selmer ASA, som hadde laveste anbudssum på 28,2 mill. kr, er tildelt kontrakten og starter opp over påske.

Arbeidene omfatter bl.a. sprengning og flytting av 300.000 m³ fjell.

Framdriften på E 18 - anlegget

Se side 10 inne i Vestfolder'n for en fyldig rapport om hvordan det går på de forskjellige arbeidsstedene langs linja fra Gutu til Hanekleiva.

Vedlikeholds- og anleggsproduksjon

Ås vegstasjon:

Vintervedlikehold (salting, strøing, brøyting), renhold (kantstolper, skilt), etterpisking, rep. skader, rydding/hugging, tining av stikkrenner, tiltak mot telehiv, lapping, feiing og annen vårrengjøring.

Sande vegstasjon:

Holmestrandtunnelen vaskes i uke 10 og 16. Om været tillater det, vil E 18 bli spylt/feiet før påske. Ellers mye vanlig vintervedlikehold. Etter påske starter "vårpusen", med lapping av asfalt og tining av stikkrenner. Flyttingen av Sande vegstasjon starter også opp.

Verningen vegstasjon:

Vintervedlikehold (salting, strøing, brøyting), renhold (kantstolper, skilt), etterpisking

Spesialproduksjon

Bruvedlikehold:

Rekkverk settes opp på fv Z-991 Fabrikkfossen bru på Berger, Smørstein bru for NSB på E 18 og g/s-veg ved Melsom skole. Fugereparasjoner utføres på Bommestad bru og Farriseidet bru.

Skilt/oppmerking:

Reflekskontroll og utskifting av skilt utføres. Portaler går over, og nødvendige justeringer og reparasjoner utføres. Nordic registrering kjøres i henhold til oppsatt program.

Grunnboring:

I første del av mars pågår undersøkelser for riksveg 301 Solli - Agnes. Senere i mars flytter vi til nordre del av fylket og foretar supplerende boringer for Island bru på nye E 18. Deretter kommer undersøkelser for ny g/s-veg fra Island til Gullhaug og ny riksveg 315 fra Island til Hillestad. I slutten av april borer vi for Hole g/s- bru på Bergsenga.

Små og mellomstore anlegg

Sydfylket:

Støyskjerming Kilen - Heimdal 9. april starter vi opp i Dronningensgate, parsell 3, samt Krokmoa.

Tønsberg trafikkdistrikt

Faggruppe veg:

Vinterundersøkelsen 1995/96 er akkurat ferdig, med utdeling av 750

spørreskjemaer. Utarbeiding av planer/grunnverv m.m. for arbeider på fylkesvegene før reasfaltering. Registrering av bl.a. telehiv.

Faggruppe trafikk:

Førerprøver for motorsykkel starter opp, og trafikkstasjonen tar i bruk sin nye Yamaha Diverseu 600. Hurra!

Det er igangsatt utvidet og tilpasset tilbud om teori kl. B og senere også kl. A for dyslektikere.

I løpet av april vil vi kunne tilby publikum synstest.

Laboratoriet

I mars skal det for første gang registreres på prøvestrekningen på E 18 i Stokke, der det gjelder forsøk med vegmerkemaling på betongdekker. Dette er et samarbeid mellom Statens vegvesen, Norskilt og Sintef. Det skal utføres lystekniske målinger og en fotosene.

Fra uke 11 starter vi med ukentlige avlesninger av teledybene.

Klargjøring og sammenlikningsmåling er blitt gjort i Arendal 19. - 22. mars.

Lab'en skal utføre Dynafex-målinger i teleløsningsperioden for Trafikkavdelingen.

Ellers er det mye kontrollarbeid på E 18- anlegget i nordfylket.

Innkjøpsfunksjonen

på økonomiseksjonen gir ut et nytt informasjonsblad som gjelder for hele etaten. Bladet er ment å gi nyttig informasjon om kjøp av varer og tjenester og rutiner for dette. Bladet vil komme ut etter behov.

Gratulerer

50 år

Gerd Bakke 25.mars

Helge Sogn 26.april

60 år

Odd Bergseter 25.april

Inge Lima 12.april

Velkommen

Tor E. Bakken

Tor Sverre Andersen

Jan Arvid Førland

Mette Spangelo Larsen

Jan Egil Ravndal

-faggr.leder kontor, Larvik trafikkstasjon

-oppsynsmann, Prod. avd., E 18 veg

-oppsynsmann, Tønsberg trafikkdistr., veg

-førstesekretær, Prod.avd., verksted Ås

-mekaniker, verksted Ås

Endring i arbeidsområde

Georg Johnsen

-anleggsleder, Produksjonsavdelingen