

Vestfoldern

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 3, 23. årgang, 31. mai 1996

Vegvesenet satser på de yngste i trafikken



Anders (t.v.) og Jonas gleder seg til å begynne på Herstad skole som ligger ved RV 308 på Nøtterøy. Det er akkurat denne aldersgruppen Vegvesenet satser på ved øremerking av midler til trafikksikkerhetstiltak.

Barn helt ned i en alder på 5 1/2 år vil fra høsten 1997 bli sendt ut i trafikken. Stortinget har bestemt at barn fra det året de fyller 6 år skal begynne på skolen. Dette vil Statens vegvesen Vestfold ta konsekvensen av ved å avsette penger øremerket til bl.a. fysiske trafikksikkerhetstiltak spesielt rettet mot denne aldersgruppen. Eksempler på tiltak kan være bedre skilting og oppmerking, belysning, enkle gangvegløsninger, bussholdeplasser, stopplasser osv.

Se side 6 og 7



Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
33 37 17 04/09



**Planlegger for
over en milliard
side 10**



**Nye fartsgrenser
vurderes
side 14**

**Neste nummer:
Sommernummer**

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:

Hvordan ser publikum på oss?

Enhetlig etat?

Opptrer vi utad slik vi ønsker at publikum skal oppfatte oss?

Hvordan vil vi egentlig at publikum skal se på etaten vår? Tenker vi på det i disse "trafikkulykkestider" f.eks.? Avisene har den siste tida vært fulle av kjempestore overskrifter som "Dødsveien E 18", "E 18-ulykkene skal ned", "E 18 skal bli tryggest i landet", "Frykter kaos i pinsetrafikken", osv. På nyhetene blir folk i Holmestrand intervjuet som om Holmestrand var en naboby til selveste

Flere tiltak

Tiltak på tiltak settes i verk. Nedsettelse av fartsgrenser, "rumlefelt", merking med skilt som angir ulykkesbelastet strekning osv. Jeg skjønner at tiltak må til, men glemmer vi ikke i noen grad mennesket bak rattet i bilene som kjører langs vegene våre? Vegvesenet er nå så fokusert på ulykker og hva slags tiltak som må sette igang at vi i farta kanskje glemmer det holdningsskapende arbeidet. Er det ikke viktig å nå fram til sjåførene av disse bilene? Kanskje vi må ta mer tak i føreropplæringen.

Er Vegvesenet i ferd med å bli en trafiksikkerhetsetat der ulykken settes i sentrum. Jeg synes vi også burde kikke litt rundt oss. Er arbeid med atferd og holdninger viktig for Statens vegvesen? Jeg vet at det å endre holdninger hos folk er veldig vanskelig. Og jeg skjønner at det er lettere å ty til fysiske tiltak.

Folk aksjonerer

Nå leser vi i Vestfolder'n at beboere langs Bispeveien aksjonerer. De vil at Vegvesenet skal iverksette tiltak før den ventede trafikkøkningen kommer. Folk spør Vegvesenet om ikke det skal tas hensyn til alle som bor langs denne fra før sterkt trafikkerte vegen. Da får de til svar at det ikke kan gjøres noe der fordi det ifølge statistikken ikke har skjedd mange nok ulykker. Beboerne ser med skrekk og gru på de ulykkene som skjer i Holmestrand nå og tenker seg Bispeveien slik om kort tid. Hvorfor ikke planlegge tiltakene nå, istedet for å vente til ulykkene har skjedd, spør folk. Holmestrandtilstander på Bispeveien om noen år? Hvordan oppfatter publikum oss - jeg lar spørsmålet stå ubesvart.

INNHOOLD

Pinsetrafikken gikk jevnt.....s. 3	LAB'en sentral i vegbygging.s.12
Asfaltseongen er i gang.....s. 5	Fartsgrensene vurderes.....s.14
Seksåringer i skolen.....s. 6	Strikkhopp fra bru.....s.15
Bilbeltebruken er for dårlig....s. 8	Fisketur med mersmak.....s.16
E 18 forseres videre.....s. 9	Min mening om mangt.....s.17
Planlegger E 18 digitalt.....s.10	Nye ansikter i etaten.....s.18

Pinsetrafikken - bedre enn fryktet



- Pinsetrafikken er avviklet uten uhell av betydning på E 18 gjennom Vestfold, sier Morten Hafting på seksjon for trafikkavvikling. Han er sammen med resten av Vegvesenets folk, godt fornøyd med både innsatsen og ikke minst bilistenes opptreden på vegene.

Jevn trafikk

Morten Hafting kan fortelle at det var et jevnt sig av biler sørover på fredagen før pinse.

- Vi opplevde en opphopning av biler på Bergsenga, der hvor firefelts veg blir til to felt. Ellers var det et par biler som koke, men det er ikke noe å snakke om, sier

Hafting. Han forteller at folk fra trafikkstasjonene var ute og kontrollerte noen biler, og stoppet en del med feil på bremselys på henger og noen som ikke hadde sikret lasten sin.

- Ved pinseslutt gikk også trafikken greit. Ingen ulykker ble rapportert inn. Vi noterte ca. 40. min forsinkelse fra Tønsberg

til Drammen enb kort stund på mandags ettermiddag, sier Morten Hafting. Han kan melde om et godt samarbeid med politiet og med Vegrafikksentralen (VTS) i Porsgrunn.

Også samarbeidet med P4 i helikopter over vegene fungerte upåklagelig.

Nytt fra Holmestrandtunnelen

Hafting forteller at tidligere ble køen på E 18 dirigert om Holmestrand sentrum for å unngå opphopning i tunnelen.

- Nå har imidlertid politiet begynt å stoppe køen på sørsiden av tunnelen. Dette krever større ressurser, men hindrer farlige situasjoner og kø gjennom tunnelen.

Omkjøringsskiltene på E 18, med "fare for kø", ble tatt ned kl 20.20 mandag kveld. Da var det bare ca. 2 minutter forsinkelse ved Smørstein i Holmestrand.

Aksjon langs Bispeveien



Demonstrantene som gikk fram og tilbake langs rv 35, skapte endel opphopning og forsinkelse i trafikken, uten at det ble store køer av det.

- Ansvarsbevisste demonstranter.....! Slik innledet politiker Lorence Østlie appellen ved Bispeveien 2. pinsedag. Ikke en tilfeldig dag for aksjon. RV 35 brukes som avlastningsveg for E 18, nettopp på slike dager hvor trafikken er stor på E 18.

Trond Holmstad

Plakater og slagord

Langs kantene på Biseveien vandret det voksne og barn med plakater og slagord. De protesterer på at det ikke skal brukes mer enn 17 millioner kroner på trafikk-sikkerhetstiltak på vegen, før trafikken tredobles. En traktor blandet seg i aksjonen, og plutselig var det køer på begge sider av aksjonistene.

Ulykkene kommer"

En av aksjonslederne, Gunn Marit Henriksen, sier at det er forvitlet at ulykkene som fokuseres i Holmestrand for tiden, om noen år skal komme til Bispeveien.

- Vi tør ikke slippe barna ut på vegen og tør heller ikke sykle langs vegen selv heller, sier Henriksen.

Bispeveien bør også "åpnes"

I appellen ble det forespeilet nye aksjoner på et senere tidspunkt. "Når E 18 skal åpnes med pomp og prakt, og sløyfebånd i nasjonalfargene skal klippes over i nordfylket, skal vi åpne Bispeveien for trafikk. Men vi skal ikke ha et nasjonalfarget bånd, men et sørgebånd, og vi skal være kledd i sørgeklær", sa taleren, som også satte spørsmålsteget ved forseringen av E 18 til Hillestad, som ville bety at problemene på Bispeveien kommer ennå nærmere i tid. Det betyr mindre tid til planlegging og utføring av andre tiltak for å sikre vegen.

"Ut å bygge vindmøller"

Av leder for Produksjonsavdelingen, Roar Gärtner

Da jeg nylig var på Produksjonssjefsamling i Sogndal, kunne hotellet varte opp med et "Dagens gullkorn", som jeg syntes var svært passende for anledningen: "Når forandringens vind blåser, kryper de fleste i skjul, mens noen få går ut og bygger vindmøller".

Situasjonen i Statens vegvesen er jo nettopp at "forandringens vind blåser"! Men så er spørsmålet til hver enkelt av oss: Utnytter vi kreftene, går vi ut og nyttiggjør oss mulighetene som omstillingen gir oss?

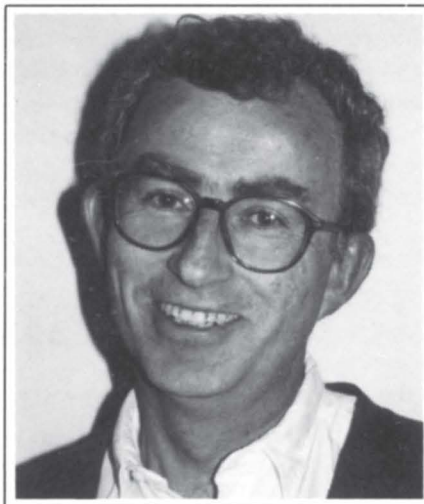
Vår nye organisasjon har nå virket i 10 måneder. Og ting synes å komme på plass. Sett fra produksjonsavdelingens side, er vi fornøyd med at vi har inngått avtaler for alle oppgaver vi er igang med. Og avregningssystemet begynner å fungere, slik at vi kan holde oversikt over forholdet mellom inntekter og reelle kostnader ved egen produksjon. Vi har hatt avklaringsmøter mellom avdelingene, og på de aller fleste områder er det full enighet om hvilket ansvar hver avdeling har og hvordan dette ansvar skal utøves. Nå er det viktig å komme igang med å utforme avtaler for de kommende år, og bli enig om på hvilke områder vi best kan utnytte våre egne produksjonsressurser.

Fra produksjonsavdelingens side gjør vi vårt for at vi også i framtiden skal være den produsent som blir foretrukket av egne myndighetsavdelinger. Slik vi ser det, er det to områder vi må fokusere spesielt på: *Kompetanseoppbygging og Kvalitetsforbedring*.

Når det gjelder kompetanseoppbygging, velger vi i første omgang å satse på å gi alle spesialarbeidere muligheten til å ta fagbrev. I tillegg vil vi, som følge av de økede krav som etter omorganiseringen stilles til formennene våre, sørge for en spesialtilpasset opplæring av formennene på avdelingen. Jeg tror kunnskap er

en viktig forutsetning for å opprettholde og videreutvikle produksjonsavdelingen. Derfor gleder det meg å registrere at så godt som alle spesialarbeidere har meldt sin interesse for å ta fagbrev.

Kontinuerlig kvalitetsforbedring er det andre området vi ønsker å fokusere spesielt på. Jeg er glad for at vegsjefen og avdelingslederne har gitt sin tilslutning til at vi på produksjon kan gå igang med en 2-årig kvalitetsforbedringsprosess.



Her får vi bistand fra SINTEF (Selskapet for industriell og teknisk forskning) i Trondheim, som har et program som først ble utviklet for nærmere 20 år siden. Programmet er blitt kontinuerlig videreutviklet, og har med stort hell blitt gjennomført i mange bedrifter. Produksjonsavdelingen starter, men det er forutsatt at de øvrige avdelinger følger etter i 1997. Målet vårt er å bringe hele Statens vegvesen Vestfold opp på et visst kvalitetsnivå, og å sette organisasjonen i stand til å håndtere stadig forbedring og forandring. Programmet som skal gjennomføres, vil berøre alle tilsatte. Tidlig i prosessen vil arbeidsenheter komme sammen for å kartlegge avvik, feil og problemer innen enheten. Disse skal så analyseres og løses i henhold til en spesifisert arbeidsmodell.

Hovedmålet med denne aktiviteten, som kalles *kartleggingskonferanser*, er først og fremst å bli fortrolig med problemløsning i grupper, samt å lære og prøve noen enkle, men effektive problemløsningssteknikker. Samtidig oppnås kortsiktige effekter i form av kostnadsbesparelser, fordi vi løser konkrete problemer.

Når kartleggingskonferansene er ferdige, gjennomføres *arbeidsenhetsanalyser*. Denne aktiviteten fokuserer på de interne kunders krav til sine interne leverandører, evnen til å oppfylle disse kravene og gjennomføre forbedringer der det måtte være behov. Aktuelle kunder og leverandører gjennomfører analysene i samarbeid. Det vil derfor bli behov for at produksjonsavdelingen, allerede i en tidlig fase, involverer andre avdelinger i prosjektet.

Produksjonsavdelingen er i en spesiell stilling, da vi må vise vår eksistensberettigelse ved å dokumentere effektivitet og konkurransevne. Det er begrenset hvor lang tid vi kan bruke på å "trimme organisasjonen", og dette er bakgrunnen til at nettopp denne avdelingen går først ut. Vår spesielle situasjon skulle være motivasjon nok til å gå igang med prosjektet med den glød og det engasjement som kreves for å lykkes. Jeg er overbevist om at engasjementet er på topp. Besøk på våre forskjellige arbeidsplasser, enten det nå er på Bjørge miljøtunnel, Krokmoa-prosjektet eller i verkstedet, viser meg at vi har tro på det vi gjør. Og tro kan flytte fjell! Samtidig synes jeg det er gledelig å registrere at alle nå synes å akseptere at vi ikke kjøper ny grunnboringstraktor til Vestfold, men at vi ved hjelp av et nært samarbeid med nabofylket Telemark, klarer å utnytte de ressursene vi i fellesskap disponerer på en for begge parter fordelaktig måte. Slike konkrete eksempler på samarbeid lover godt for framtiden.

Asfalt - et sommertegn



- Jeg var litt stressa i starten for at alt skulle gå riktig for seg. Det er en del som skal regnes ut og skrives ned vet du, sier Hjermond Martinussen fra Sande som for første gang er på asfaltkontroll.

Trond Holmstad

Sikkert sommertegn

På riksveg 308 på Tjøme trefjer vi en gjeng som asfalterer. Å støte på asfaltarbeidere langs vegene er et av de sikreste tegn på at det nærmest er sommer.

- Foreløpig er det ikke så mye

trafikk her ute, så det gjelder å gjøre jobben før det store sommerrushet, sier Hjermond Martinussen. I alt er det 3,5 km som skal asfalteres fra Vrengen bru og utover.

Mye skal kontrolleres

Hjermond forklarer at hovedkontrollen utføres hver 500 meter.

- Det er fint med litt avveksling fra den vanlige jobben, sier Hjermond Martinussen fra Sande, som er inne på asfaltkontrollen for første gang etter fem år i Vegvesenet.

- Da tar jeg temperaturen på asfalten samtidig som jeg tar opp to skuffepøver med asfalt. En blir sendt til LAB'en og en til asfaltleverandøren Icopal, kan Martinussen fortelle.



Temperaturkontroll

den informasjon om tilstanden til basen på utleggeren, som sjekker alle data opp mot hva han selv har regnet ut.

Fin avveksling

Hjermond har jobbet med asfalt i vél en uke, men synes selv han har kommet godt inn



Uttak av skuffepøve

Tykt eller tynt

Kontrolløren sjekker også hele tiden hvor tykt lag asfalt som blir lagt.

- Lastebilene har med seg målebrev hvor det står hvor mange tonn de har med seg. Ut fra vekten og antall kvadratmeter asfalt det blir ut av det, regner jeg ut hvor tykt lag som legges, sier Hjermond Martinussen. Han gir hele ti-

i systemet.

- Det er fint å få et avbrett i den vanlige jobben. Etter en lang vinter med vakter på brøytinga, er asfaltering i godvær rene drømmen, selv om det blir lange dager for å få arbeidet unna til tida, avslutter Hjermond Martinussen.



Kurs i "svart arbeid" samlet fra venstre: Rune Tjade (trafikk), Elisabeth Bratås (LAB), Henning Røed (trafikk), Per Olav Wierød (Prod.), Erik Andersen (LAB), Thor Hansen (Prod.), Tor Kristiansen (Prod.) og Hjermond Martinussen (Prod.).

Asfaltkompetanse

- Nå skal vi tilstrebe å få opp kompetansen på våre asfaltkontrollører, sier Erik Andersen på LAB'en. Han forteller at det har blitt et eget fag hos entreprenørene, med fagbrev og det hele innen asfalt.

Kontrollørene på kurs

I år skal LAB'en ha ansvaret for asfaltkontrollørene, sier Henning Røed fra Trafikkavdelingen. Han var også tilstede da LAB'en kurset den første gjengen, før sesongen starter for fullt.

- Vi skal forsøke å holde på folkene våre fra år til år, slik at kompetansen kan bli bevart, sier Erik Andersen, mens han tar et godt tak i "den store asfaltboken" som utgjør den skriftlige lærdommen på denne samlingen.

Fordeling etter behov

- Det nye i år er at LAB'en skal ha oversikt over ressursene på

asfaltkontrollen.

- På etterspørsel fra Trafikkavdelingen eller Produksjonsavdelingen skal LAB'en kunne fordele folkene på forskjellige anlegg etter behov, sier Henning Røed.

Han legger til at sesongen startet for fullt 6. mai for asfaltarbeiderne.

Satser på de yngste i trafikken



- Endelig har vi fått 6-åringene på dagsorden og i tillegg et seminar om temaet, sier førstestekonsulent Per Arne Nilsen på trafikksikkerhetsseksjonen. Barn helt ned i en alder på 5 1/2 år vil fra høsten 1997 bli sendt ut i trafikken. Da trer nemlig den nye grunnskoleloven i kraft med 10 årig skole for alle.

Jorun Sætre

Øremerker penger til TS-tiltak

- Statens vegvesen Vestfold tar nå konsekvensen av dette ved å avsette penger øremerket til bl.a. fysiske trafikksikkerhetstiltak spesielt rettet mot denne aldersgruppen, forteller Per Arne videre. Vegvesenet har tatt kontakt med alle kommunene i fylket og ber om kartlegging av punkter på riks- og fylkesvegnettet der det er behov for bedre trafikksikring. Kommunene har fått en frist til 20. juni med tilbakemelding. Det er en meget alvorlig sak å sende så små barn ut i trafikken og kommunene må i sine budsjetter sette av penger for sikring av skolevegen for barn i 6, 7 og 8 års alderen.

Gjort lite sentralt

- Vegdirektoratet har ikke vært

på banen i forbindelse med skolereformen, forteller Per Arne. Men han er fornøyd med at vegsjefen har gitt signaler som viser at denne saken vil bli fulgt opp her i Vestfold. Det er viktig at de trafikksikkerhetsmessige konsekvensene av den nye skolereformen blir viet oppmerksomhet på lik linje med statlige overføringer til kommunene til nye skolebygg m.v. - Vi foreslår at det på neste års budsjett blir avsatt penger til enkle, rimelige og effektive trafikksikkerhetsmessige løsninger, sier Per Arne. Eksempel på tiltak kan være bedre skilting og oppmerking, belysning, sikring av kryssingspunkter, enkle gangvegløsninger, bussholdeplasser og stopplasser. Kommunens innspill vil være viktige når vi senere i år vil prioritere de ulike tiltak og løsninger.

Barns atferd i trafikken

Flere undersøkelser konkluderer med at barn i den aldersgruppen vi snakker om ikke har de samme forutsetninger for å mestre trafikksituasjoner som noe eldre barn, f.eks. dagens førsteklassinger. Det er spesielt kryssinger av veger med mye trafikk og høyt fartsnivå som vil være mest kritisk. Overgangen fra en "beskyttet" tilværelse i barnehager til å måtte klare å mestre trafikksituasjoner på egen hånd, vil bli svært stor for de aller fleste. 6-åringene er spontane, blir lett distraheret og har dårlig utviklet sidesyn. De har også stor tillit til de voksne, men blir nå satt til å greie seg selv. Argumenter som at 6 åringer er mindre modne enn dagens førsteklassinger er også kommet fram og Per Arne er sikker på at dette er riktig. Det er faktisk utfra bl.a. disse forutsetningene at Vegvesenet nå vil prioritere våre minste.

Hva med bilisten?

- Det er bilisten vi må nå fram til, sier Per Arne. Informasjon om at det ferdes små barn i trafikken må nå ut til bilførerne. Kampanjer og informasjonsopplegg må til, hevder

Vegsjef Lepperød måtte svare på mange spørsmål fra bl.a. Tore Sandberg på seminaret "6-åringer på skoleveg".

han videre. Han forteller videre at Vegvesenet samarbeider med Trygg Trafikk i denne saken. Trafikkopplæring av skolens personell, foreldre og 6-åringer er det planer om. Dette er noe vi kommer tilbake til etterhvert.

Lokal arbeidsgruppe

Det er for tiden en arbeidsgruppe i sving, der følgende er med: Per Arne Nilsen, Wenche Bjune, Lars Olav Farstad og Jan Harry Johannessen fra trafikksikkerhetsseksjonen og Mette Magnussen fra Trygg Trafikk. Gruppen vil jobbe videre med kommunenes oppstilling av punkter og forslag til tiltak. Arbeidsgruppas mandat er å legge til rette, fysisk og pedagogisk, i forbindelse med skolestart 1997. Dette gjelder ca. 2700 6-åringer i tillegg til alle 7 og 8 åringer som er i trafikken fra før.

Seminar:

Seminaret ble arrangert 30. april 1996 av Trygg Trafikk, Statens utdanningskontor i Vestfold, Fylkeslegen i Vestfold og Statens vegvesen Vestfold. Temaet for seminaret var "6-åringer på skoleveg". Representanter fra politiet, fylkeskommunen, kommunene, skolene, foreldregruppene og Trygg Trafikk, deltok sammen med representanter Vegvesenet.



Jonas (t.v.) og Anders vet tydeligvis masse om biler og trafikk, men det er klar forskjell på de to når det gjelder modenhet og forståelse.

Forskjell

Det er helt tydelig stor forskjell på forståelsen av trafikkbegrepet mellom disse brødrene. Aldersforskjellen er to år og det er selvfølgelig mye i denne aldersgruppen.

Hva sier barna selv?

- Jei veit godt at jeg må passe meg for bilane, forteller Anders på 6 år. Barn kan bli kjørt på og det kan komme en stor lastebil også. Anders har hørt mye om trafikk i førskolen. De har til og med vært ute i nærmiljøet og kikket på skilt og gått på fotgjengeroverganger osv. Mens Jonas som blir fem og skal begynne på skolen neste år, var mest fokusert på at han kunne dø hvis en bil kjørte på han.

- Det er bedre å gå enn å sykle

Dette sier Jonas på snart fem år. Neste år skal han begynne på skolen og sendes ut i trafikken. For han er det bedre å gå enn å sykle fordi sykkelen kan bli ødelagt hvis en bil kjører på den. Men han vet godt at han må stoppe for biler og at de kan være "farlige" hvis de kjører fort.



Anders vet godt at han må stoppe når han møter biler, det har han lært.

- De som går og sykler bør ha egen veg

Begge barna lurte på hvorfor jeg spurte så mye om trafikk og tok bilder av dem. Jeg fortalte dem at der jeg jobber har vi tenkt å gjøre det tryggere for barn når de skal gå til skolen. Det overrasket meg hvor interesserte de ble og de hadde mange meninger om hvordan det kan være. Anders nevnte at biler og barn ikke burde være sammen på vegen. Han mente at de kunne være fra hverandre. De som går eller sykler bør ha egen veg der det ikke var biler. Bilene bør heller ikke få lov til å kjøre fort forbi skolen der det var mange barn. Det var virkelig en morsom opplevelse å høre disse kloke ord.

Jorun Sætre

Anders og Jonas er brødre og skal begynne på Herstad skole på Nøtterøy. Anders har gått på førskole i år og skal begynne på skole i august i år, mens Jonas skal begynne på skolen som 6-åring neste år. Han er en av de barna som den nye skolereformen omhandler.

Lært mye om trafikk

Det er tydelig at Anders har mange meninger om biler og trafikk. Mye at dette har han lært det året han har gått på førskole. Nå blir han snart syv år og er klar for skole-

gang. Han kan fortelle at bestekameraten hans har blitt påkjørt mens han syklet. I tillegg har han sett to biler kræsje. Det synes han var ille, men det var ingen som døde og da var det bra allikevel. Han får heller ikke lov av mamma og pappa å sykle på vegen. Han må vente til han blir like stor som storebroren Kristian, han er nemlig 10 år og har greid sykkelproven på skolen. Anders forteller at han må stoppe når han møter biler og se seg for til begge sider når han skal gå over en vei. Det er artig å høre hvor "voksent" og overbevisende han forteller dette.



Jonas (5 år) er mest opptatt av at sykkelen blir ødelagt hvis han blir påkjørt.

Landsomfattende bilbeltekontroll med dårlige resultater:

Vestfoldinger slurver mest



- Mange kjørte uten bilbelte i Sandefjord under vårens landsomfattende bilbelte-kampanje, forteller f.v. Thore Johansen og Magne Hagejordet som får meldingene fra forposten over radio.

Under den landsomfattende kontrollen av bilbelter 24. april ble det kontrollert 1044 biler i Vestfold.

- Av disse kjørte 147 uten bilbelte. Det er et nedslående resultat, sier Thore Johansen på Larvik trafikkstasjon i en kommentar.

Jorun Sætre

Ikke fornøyd

Vestfold kommer meget dårlig ut når det gjelder bruk av bilbelte hos førere og pas-

sasjerer. Dette viste den landsomfattende kontrollen onsdag 24. april. Martin Visnes på Larvik trafikkstasjon er slett ikke fornøyd med dette resultatet. - Det er tydeligvis mye arbeid å gjøre når det

gjelder å påvirke bilførerens holdninger, sier en skuffet Visnes til Vestfolder'n.

Jeg skulle bare.....

Vestfolder'n var med på kontrollen i Sandefjord. Det er utrolig hva slags unnskyldninger folk kommer med for ikke å bruke belte. Jeg skal bare...., det er ikke så farlig...., jeg skal bare kjøre en kort tur.... osv. Etter samtale med bilførere og passasjerer som ikke brukte belte, viste det seg at de fleste bruker belte når de skal på lengre turer. Hva kan grunnen være? En mann begrunnet det med at det tok så lang tid å ta på beltet, den tiden han brukte på å ta på belte kunne han brukt til å kjøre den bestemte strekningen..!?

Kontroll og info om bruk av bilbelte

Lørdag 10. mai gjennomførte Vegvesenet sammen med Trygg Trafikk en bilbeltekontroll i Tønsberg uten utskrivning av gebyr. Dette var et ledd i en noe mer utradisjonell kontrollform. Trafikkavdelingen og Informasjonsseksjonen kjørte et opplegg der informasjon og veiledning til bilistene og deres passasjerer var det primære.



Rolf Sikveland fra Tønsberg trafikkstasjon sammen med to velinformerte russ.

Jorun Sætre

En forpost var plassert i Kjellekrysset og de som ikke brukte belte ble vinket inn. Mette fra Trygg Trafikk og Jorun fra In-

fo sammen med folk fra trafikkavdelingen, pratet med bilistene om holdning og atferd og spurte bl.a. om hvorfor de ikke brukte belte. Erfaringene fra kontrollen føler vi er meget bra. Bilistene tok dette meget positivt og noen tok seg tid til å

prøve "Bråstoppen" og "Veltepetter". Samarbeidet internt fungerte også bra og denne type kontroll kan gjerne gjentas, selvfølgelig som et supplement til de tradisjonelle kontrollene.



Oppretting og skråningspuss

- Det er størst aktivitet på strekningen fra Bergsenga til Tollerud, forteller anleggsleder Georg Johnsen til Vestfolder'n.



Jorun Sætre

Pussing og oppretting

Det er stort sett oppretting, masseflytting av løsmasser til pussing av skråninger på hele strekningen som pågår på E 18-anlegget for tiden, bortsett fra Bjørge miljøtunnel og Hanekleiva tunnel selvfølgelig. Fire gravemaskiner er igang med skråningspussen. Dette gjelder både ved Gutu og på Hallan. Opprettingsarbeidene vil foregå fram til frosten kommer.

Bjørge miljøtunnel

Framdriften ligger fortsatt etter planen, men arbeid i sommerferien og forkorting av støpesyklusen gir et realistisk håp om ferdigstillelse for avtalt frist 1. desember.

Hanekleivtunnelen

Arbeidene i tunnelen ligger meget godt an med 410 m i østre løp og 430 m i vestre løp pr. 1. april.

Gjerde for sauer

Beitelaget på stedet driver med inngjerding av beiteområdet for sauer og ungdyr.

Bolstad kulvert

Arbeidet med kulverten er ferdig. Nå gjenstår vingemurene.

Ingen stordrift

Fra Tollerud og sørover er det ingen stordrift. - Det er mye sprenging igjen, forteller Georg Johnsen. Men det er ingen steder der steinen kan lagres. Derfor har det vært nedtrapping når det gjelder sprengingsarbeidene på hele traseen.

- Oppretting pågår nå nord for Bjørgetunnelen. Tormod Delesand (t.v) Bjørn Sørli og Espen Sørli er i full aktivitet med laser og høvel.

Trafikk på befaring på E 18



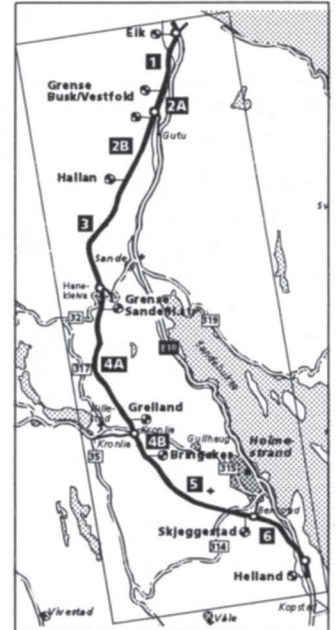
Nå har ansatte på alle trafikkstasjonene i Vestfold vært på befaring på E 18 anlegget. Dette var et positivt tiltak for oss som for det meste sitter inne på kontoret og som et ledd i å gjøre oss kjent med en annen del av Statens vegvesen. Nå som vi alle skal være en enhet, kan det være greit å få se hva noen av våre kollegaer jobber med. Vi ble godt mottatt på Barstad, med servering av lunsj. Underveis

ble vi orientert av Karl Høiland om hva som har skjedd på anlegget, og litt om framdriftsplanene. Etter lunsj ble vi fraktet i buss ut på anlegget. Ikke alle steder like framkommelig, men det ordner seg nok når anlegget står ferdig. Diskusjonen om bygging av fire-felts motorveg uteble heller ikke denne gangen. Takk for en fin tur - vi tar gjerne imot flere slike invitasjoner. **Jenny H**

E 18 gruppen planlegger for over en milliard kroner



Plangruppen for E 18 samlet etter et ukentlig møte: Fra venstre: Arild Vestbø, Øivind Pedersen, Øystein Ludvigsen, Kari-Anne Olsen, Tor Karlsen, Solveig Moen og Jan Erik Larsen.



- Selv med så mye penger på planleggingsbordet er det ikke rom for slinger i valsen, sier lederen for plangruppen for E 18, Øystein Ludvigsen. Gruppen har nå nesten ti prosjekter på gang samtidig. - Det er mye å passe på når flere kommuner og en haug med grunneiere er involvert og skal ha informasjon etterhvert som planarbeidet skrider fram, sier Ludvigsen.

Trond Holmstad

Forvalter en milliard

- Vi er vel den eneste gjengen i Vestfold som gjør alt av reguleringsplaner ferdige selv, sier Øystein Ludvigsen. Han forteller at de er i gang med planarbeid på alle parseller, fra Sande/Holmestrand grense til Helland i Våle.

- Vi har nettopp startet arbeidet med reguleringen på siste parsell sørover mot Helland, sier Ludvigsen.

Totalt planlegger de nå vegger for godt over en milliard kro-

ner. Det er mye penger som skal brukes på en mest mulig fornuftig måte, i følge disse planleggerne.

Stor kontaktflate

- Det arbeidet vi gjør berører alltid noen på et eller annet vis. Derfor er vi ganske aktive overfor både privatpersoner, kommuner, offentlige etater og andre myndigheter, sier Øystein Ludvigsen.

Plangruppen starter prosessen med å møte grunneierne og få innspill derfra. Etter at detaljplanen er godkjent internt i Vegvesenet, lages en formell

reguleringsplan. Denne blir først behandlet i kommunen og lagt ut til offentlig etter-syn.

- Da stiller også Vegvesenet opp med åpne møter hvor folk kan stikke innom å slå av en prat, forteller Øystein Ludvigsen. Han påpeker at kontakten med alle etater er viktig for at planene som lages innen rime-lighetens grenseskal oppfylle ønskene til flest mulig.

Viktig kompetanse

Ludvigsen forteller at E 18-gruppa nå er de eneste i Vegvesenet i Vestfold som tegner

ut og planlegger i egenregi.

- Det er viktig at vi tar vare på den kompetansen vi har bygget opp med bruk av bl.a DAK på datasiden, sier Øystein Ludvigsen.

Han ser på plangruppen som en stor ressurs for resten av Vegvesenet.

- Vi er ikke lenger bare skrivebordsplanleggere, men godt skodde til å tegne ut skikkelige saker. Inntrykket vårt fra Produksjonsavdelingen er at de etterhvert er blitt godt fornøyd med de planene vi leverer, sier Øystein Ludvigsen som tror at Vegvesenet vil nyte godt av E 18- kompetansen i mange år etter at anlegget er avsluttet.

Reguleringsplan gjøres på digitale kart og DAK

(Data Assistert Konstruksjon)

- Vi sitter heldigvis ikke bare foran skjermen, selv om vi produserer ferdige reguleringsplaner på PC nå, sier Arild Vestbø, som er en av veteranene på plangruppen for E 18.

Trond Holmstad

Ingen måling av terrengprofiler

Innføringen av digitale kart har gjort jobben lettere for planleggerne.

- Når vi nå skal i gang med et planarbeid, slipper vi å dra ut i marka for å måle terrengprofiler, sier Arild Vestbø. Mye tid er spart på dette.

Fortsatt papirkart

- Det nytter ikke å sitte foran skjermen å legge kurvaturen på en veglinje, hvis du ikke har overblikket, sier Arild Vestbø. Derfor må de bruke det store papirkartet på pulten for å gjøre grovarbeidet.

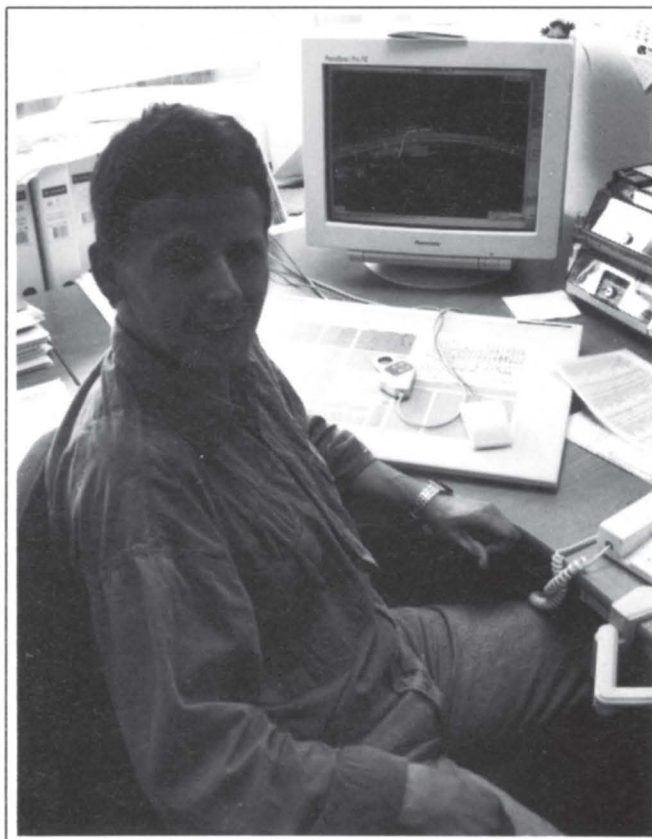
Også grunneierkontakt

Arild synes det er interessant at de som planleggere har kontakt med bl.a grunneiere og fagetater.

- Vi er avhengig av andre synspunkter på ting før vi vet hvor vegen bør gå. Etterpå er det jo greit at Eiendomsseksjonen tar seg av forhandlingene, sier Arild Vestbø.

Rettelser er lettere

- I disse tider med en del innsigelser på planene våre, er det heldigvis lettere å lage nye løsninger. Kartene med grunndata ligger inne på PC'en, og med det uunnværlige DAK-programmet kan vi gjøre det meste, sier Arild Vestbø.



Arild Vestbø er blitt helt avhengig av PC'en i planleggingen

Utestasjonert planlegger



Ole-Johnny Svendsen

- Det er interessant å jobbe så tett inntil både plansiden og produksjonssiden og ha en stor oversikt over det som skjer på E 18, sier Ole Johnny Svendsen, som er plangruppens utsendte medarbeider på Barstad.

Trond Holmstad

Planla i Stokke

Ole Johnny Svendsen har jobbet en stund på "planavdelingen" i Vegvesenet. Han var også med på E 18 planleggingen gjennom Stokke.

- Den gang var jeg ute på anlegget en dag i uka, og høstet god erfaring med det, sier

Svendsen. Derfor var det naturlig at han ble satt på jobben som koordinator for plangruppa på E 18.

Planene justeres

Ute deltar Ole Johnny på ukemøtene i Produksjonsavdelingen. Der får han innspill på detaljer som bør gjøres annerledes enn planene tilsier.

- Det vanligste er at kummer

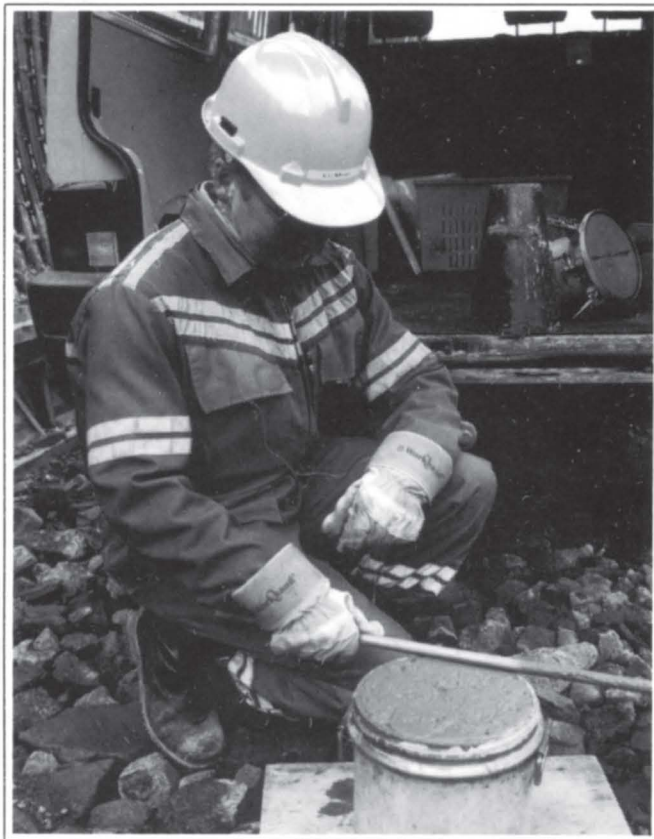
og rørsystemer blir flyttet litt på. Når fjellet blir avdekket åpner det seg av og til for bedre løsninger enn det som planleggerne måtte anta, sier Ole Johnny Svendsen.

On-line

Ole Johnny forteller at han selv tar seg av ferdiggjøringen av tegningene. Han sitter på topp datautstyr på Barstad og deler server med plangruppen på vegkontoret.

- Filutveksling har gjort hverdagen lettere for oss når vi fysisk sitter på forskjellige steder, sier Ole Johnny Svendsen.

LAB'en er sentral fra begynnelse til slutt



Gunnar Mo sjekker at betongen hverken inneholder for mye eller for lite luft i blandingen.

Bildet under: På feltlaboratoriet blir det støpt terninger som testes for trykkfasthet. Gunnar Mo (til venstre) og Trygve Stien.



Tirsdag 30. april ble tolv nye meter av miljø-tunnelen på Bjørge støpt. LAB'en varselvfølgelig på plass for å påse at kvaliteten på støpen holdt mål.

- Vi utfører stikkprøvekontroll/driftskontroll på betong og armering, sier Trygve Stien.

Trond Holmstad

Klar med bøtta

Så snart betongbilen ruller inn mot tunnelen, så er LAB'ens representant på plass for å sjekke kvaliteten.

- Vi tar ut et par bøtter med ferdig masse, for å sjekke luftinnhold, synk og trykkfasthet, sier Gunnar Mo, som er fast betongkontrollør på E 18.

Luftinnholdet sjekkes på stedet med en trykkbeholder og litt vann. Deretter skal synken måles. Det gjøres rett og slett ved å se hvor mye den ferske

betongen synker sammen når den slippes ut av en kjegeform.

Verket får resultatene

- Dette ser meget bra ut, sier Gunnar Mo, som straks gir kontrollresultatene til sjåføren av betongbilen.

- Sjåføren melder tilbake til blandeverket hva vi har målt, slik at de hele tiden kan justere inn blandingen sin, sier Gunnar Mo.

Viktig for drifta

- Når det støpes med vogn slik

som her, er det viktig for de som jobber her å få vite når støpen er så sterk at vogna kan flyttes, sier Trygve Stien fra LAB'en.

Derfor gjør LAB'en ekstra-kontroller etter ett døgn for å sjekke hvor mye (MegaPascal) betongen tåler.

Det gjøres ved at betongen støpes i former, for å få ut terninger som kan presses på det lille feltlaboratoriet som finnes på Smalhagan.

- Resultatene etter ett døgn betemmer flyttingen av vog-

na, mens de andre prøvene skal testes etter 7 og 28 døgn, for å finne ut hva betongen tåler både av trykk og vanninntrengning, etter lang tids herding, sier Gunnar Mo.

Det hele starter med kontrollplaner

- Før en jobb som denne har startet opp, har vi foreslått omfanget av hvilke kontroller som bør utføres. Dette bestemmes i kontrollplanen, sier Trygve Stien, som er en av de som lager slike planer for virksomheten.

Resultatene av kontrollene er viktige dokumenter på utført kvalitet.

- Nøkkelen til kvaliteten på det vi gjør, ligger ofte i hvor god kontroll vi har med alle prosessene underveis, sier Trygve Stien som tror mange ikke vet hvilken sentral plass LAB'en har i hele produksjonen i Statens vegvesen.



Gunnar Mo måler "synken" med en vanlig tommestokk.

At vegen og tunnelene blir bygget der de er planlagt, sjekker stikkerne ut. De følger også heret kontrollskjemasom er laget av LAB'en. - Her på Bjørge er både den vertikale og horisontale kurvaturen viktig å få sjekket opp for hver støp, sier Bjørn Gjelsås. I dag målte han avvik på 4 mm i bredden, det tillatte er 32 mm.

Geometri hele vegen

Trond Holmstad

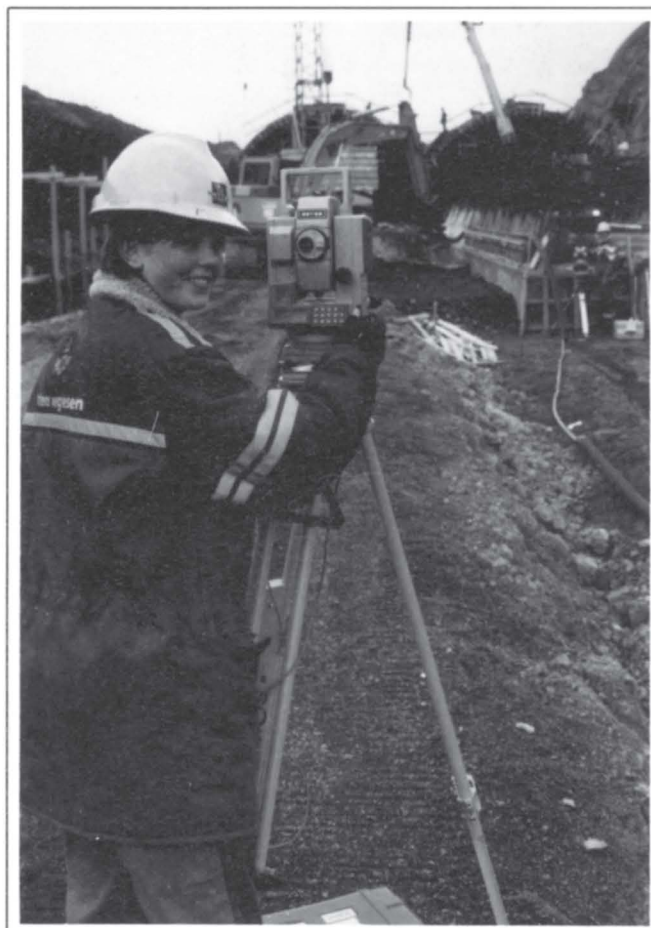
Faste kontroller

Sammen med praktikant Martine Linnestad tar Bjørn Gjelsås de nødvendige kontrollene på vogna, før støping. - Her på Bjørge har vi vært inne og kontrollert helt fra starten. Vi kontrollerer fundamenter og skinnegangen til vogna, sier Bjørn Gjelsås. - I tillegg til at fundamenter skal stå der de skal, må også

krummingen på jernet være riktig, sier Bjørn Gjelsås.

Store dimensjoner

Dimensjonene er store på en slik tunnel med så mye masse som skal fylles på toppen. Bjørn forteller at det pr. støp går med 80 tonn jern til fundamentene og 80 tonn til selve buen. Det brukes for øvrig 200 m³ betong i hver tolv-meters støp.



Martine Linnestad og Bjørn Gjelsås (i bakgrunnen) sjekket ut at Bjørge miljøtunnel er på riktig veg, på sin ferd sørover.

Tønsberg - atter en gang

Entreprenørfirma Titlestad og Sjulstad har sammen med folk fra Vegvesenet startet miljøopprusting av Nedre Langgate i Tønsberg. Disse arbeidene skal holde på fram til 1. desember 1996.

Jorun Sætre

- Det kan bli noe trafikkavviklingsproblemer gjennom Tønsberg i sommer, sier Tine Sande ved byggherreseksjonen. Miljøopprusting av gjennomfartsvegen gjennom Tønsberg langs bryggene har startet for fullt. Støyskjerminingsarbeidene som Vegvesenet selv utfører ved tunnelen

er også godt igang. Arbeidstiden for de som arbeider her er fra kl. 09.00 til 15.00 pga. stor trafikk. Ca. 20.000 biler passerer nemlig i Nedre Langgate pr. dag.

Hele prosjektet er kostnadsberegnet til ca. 13 mill. kr.

Vestfolder'n kommer tilbake med en større reportasje om nedre bydel i Tønsberg i sommernummeret.



- Det kan oppstå endel trafikkavviklingsproblemer i Nedre Langgate i sommer, forteller Tine Sande.

Fartsgrensene vurderes



Skal det fortsatt være lov til å "bare" kjøre i 90 km/t på firefelts motorveg i framtida, eller får vi se et 100-tall snart?

FARTSGRENSE-PROSJEKTET

☞ Heve fartsgrensen på fire-feltes motorveg fra 90 til 100 km/t.

☞ Kravene til 90 km/t på to-feltes veg må bli strengere.

☞ Vinterfartsgrense på enkelte veger i sammenheng med vinterdekkseongen.

☞ Nedsatt hastighet til 70 km/t generelt der det i dag er 80 km/t.

- I dag er det 90 km/t på både to- og firefelts motorveg. Det må være mer riktig at det skulle være lov å kjøre fortere på en god firefelts veg enn for en tofelts, sier Per Arne Nilsen på trafikksikkerhetsseksjonen (TS-seksjonen). I vinter avsluttet han arbeidet i prosjektgruppen som utredet fartsgrensene utenfor tettbygde strøk i Norge.

Trond Holmstad

Konsekvensvurdering

Gruppen, som er nedsatt av Vegdirektoratet, har utredet problematikken og forsøkt å belyse både ulykkeskonsekvenser og økonomiske konsekvenser. I følge Nilsen var det enkelte forslag som skilte seg ut i gruppens arbeid.

Gruppen la fram en liste for Vegdirektoratet med konkrete forslag og sannsynlige konsekvenser.

100 km/t på motorveg

Ut fra anbefalingene gruppen ga Vegdirektoratet, var det spesielt én som ble slått opp i pressen i vinter.

- Jeg synes Vegdirektoratet behandlet denne saken på en altfor defensiv måte, sier Per Arne Nilsen. Han mener at direktoratet med Vegdirektøren i spissen ikke klarte å få fram helheten i tanken bak en slik økning til 100 km/t på fire-feltes veg.

- Argumentasjonen i media

var preget av ulykkesituasjonen ført i pennen av Trygg Trafikk, som går sterkt imot et slikt forslag. Imidlertid dreier



Per Arne Nilsen

det seg om svært få kilometer motorveg som har fullverdig fire-feltes A-standard. Sett i forhold til at bare litt over 40 km motorveg i Norge kunne få 100 km/t som fartsgrense, synes motargumentene å være noe overdrevet.

Flere lettere ulykker?

Per Arne Nilsen, som jobber på TS-seksjonen, er også opp-tatt av at vi skal ha færrest

mulig ulykker i trafikken.

- Våre beregninger viste at man ville få fem flere ulykkestilfeller pr. år på strekningene med fire-feltes motorveg. Med en økning til 110 km/t ville man få åtte flere ulykker.

Per Arne Nilsen understreker at ulykker på firefelts-veger, hvor alle bilene kjører i samme retning, sjelden er så alvorlige som på veger med møte-ende trafikk.

Utenfor tettbebyggelse

- Vegdirektøren har foreslått at det skal gis anledning til å prøve ut nedskilting fra 70 til 60 km/t der hvor vegstandarden er dårlig. Det er etter min mening det som negativt sett vil kunne få størst konsekvenser for trafikksikkerheten, sier Per Arne Nilsen. Han mener at med den politikken vil en forrykke den gyldne regel om at det alltid er føreren av kjøretøyet som har ansvaret for å avpasse farten etter forholdene.

Folk skjønner logikk

- I dag er det ingen logisk sammenheng i at E 18 forbi Fokserød har 90 km/t, når det samtidig "bare" er 90 km/t på den nye firefelts E 18 fra Bergsenga, sier Per Arne Nilsen. Han er tilhenger av det som gruppen forsøkte å legge fram, nemlig en logisk oppbygging av fartsgrensene i Norge.

Avgjøres senere

En slik avgjørelse som griper inn i både ulykker og samfunnsøkonomiske kalkyler skal avgjøres på høyeste hold. - Gjennom brev fra Vegdirektoratet er det gitt signaler om at Stortinget vil behandle bl.a denne saken i forbindelse med Norsk veg- og vegtrafikkplan våren 1997, avslutter Per Arne Nilsen.

Bruk av Vegvesenets bruer til strikkehopp/stup m.v



Spørsmål om dette har vært oppe i Nord-Trøndelag fylke. Vegkontoret gikk ut overfor media og ga uttrykk for at Vegvesenet ikke hadde noen strafferettslig hjemmel ved brudd på vegkontorets forbud mot strikk-/pendelhopp fra sine bruer.

Yngvar Pedersen

Vegdirektoratet har 10. mai 1996 sendt ut et skriv angående dette.

Etter straffelovens § 396 kan en som overtrer et forbud mot å foreta strikkehopp eller lignende fra Vegvesenets bruer, straffes med bøter eller fengsel inntil 3 måneder.

Det er klart nok når det søkes om tillatelse og det hoppes til tross for at det er gitt avslag.

Problem oppstår når det ikke søkes om tillatelse og hvor det heller ikke kan sees at forbud er nedlagt.

Det ligger prinsipielt under vegkontorenes myndighet å

bestemme hvilke aktiviteter som skal tillates på vegnettet. Dette er **hjemlet i statens/fylkets eiendomsrett til grunnen**. Det er altså opp til vegkontoret om det vil tillate bærvalg, sykkeløp, mosjonsløp, fiskekonkurranser, strikkehopp eller annet som ikke er den bruk som vegen egentlig er bygd for.

Vegdirektoratet mener at stup/hopp (strikk-/pendelhopp) fra Vegvesenets bruer **ikke bør tillates**. Bakgrunnen for dette er de problemer slikt kan føre til.

Statens vegvesen har flere smale bruer som ikke har kapasitet til å avvikle normal trafikk dersom hopping skulle arrangeres.

Det er stor sannsynlighet for at kjøretøyer vil slakke farten over brua eller stoppe opp, eventuelt feilparkere langs vegen. Et annet viktig moment er at hoppingen vil kunne distrahere bilførere ved å trekke hans oppmerksomhet bort fra trafikken, noe som øker risikoen for ulykker. Til sammenlikning kan nevnes at det at noen fisker fra bruer ikke tiltrekker seg oppmerksomheten

i samme grad.

Vegdirektoratet vurderte også om en skulle åpne for dispensasjon om natten når det er liten eller ingen trafikk.

Vegdirektoratet mener imidlertid at det ikke skal åpnes for nattdispensasjon fra et eventuelt forbud mot strikkehopp fra bruer.

Når det gjelder det praktiske i forbindelse med forbud mot strikkehopp o.l., mener Vegdirektoratet at forbud må kunne gis enten generelt ved kunnngjøring, også i lokalavisene, eller konkret på de bruer hvor hopping kan være aktuelt.

Begrunnelsen for et slikt forbud trenger ikke være omfattende: Forbud må kunne gis ut fra Vegvesenets eiendomsrett, og det er tilstrekkelig at strikkehopping er uønsket. Konkret kan det vises til at dersom strikkehopping skulle tillates, ville det kunne oppstå uønsket trafikkoppbygning. Det må også kunne vises til distraksjonsfaren.

Avgjørelse om forbud må tas av vegsjefen i det enkelte fylket.

Møte i pensjonistforeningen

Tirsdag 16. april var det møte i pensjonistforeningen på Ås vegstasjon. 28 personer var møtt fram. Først fikk vi en omvisning ved det nye sentrallageret, hvor Nils W. Berg ledet det hele og kom med interessant informasjon.

Etter omvisningen smakte det godt med kaffe med "nogo attåt". Vi drøftet deretter årets turopplegg. Flere forslag forelå

og vi ble enige om at det blir hovedstaden som får besøk av oss dette året. Det ble nevnt Akershus festning, Bærums verk, Frognerparken, Aker brygge, Holmenkollen med det nye kapellet m.m. Annlag innhenter anbud fra flere reise-selskaper, så får vi se hva det endelig opplegget blir. Reisedato er onsdag 26. juni 1996.

Det hadde kommet forespørsel fra en

pensjonist om ektefellers deltakelse på møtene. Diskusjonen endte med at det unntaksvis blir gitt anledning til at ektefeller deltar dersom noen av våre pensjonister ellers har vanskelig for å delta. Leder av den nye produksjonsavdelingen, Roar Gärtner, orienterte om avdelingens oppgaver. Det nye Vegvesenet skal drives på konkurransebasis. Kvalitetssikring står høyt i kurs. Vestfold har et godt samarbeid med nabofylkene. Vi har dessuten innleid både oppsynsmenn og tjenestemenn fra Hordaland til tunnelarbeider på

forts. neste side

Isfisketur med mersmak



Mange Vegvesenfolk hadde tatt seg en tur på isen denne flotte lørdagen i slutten av mars.

I alt 18 personer, Vegvesenansatte med familie og bekjente, var med på isfisketur til Foksetjern i Hof kommune lørdag 30. mars. Etter en knapp halvtimes gange på ski eller til fots i det strålende vårværet, var det klart for et første forsøk på å lure abborren opp av vannet.

Morgan Eklund

Fiskeutstyr var fremskaffet i store mengder og med redskap som pimpel, pilk og maggot gikk fisken noen utrygge timer i møte. Fisken sto ikke akkurat i kø, men i løpet av dagen hadde ca 80 abbor ufri-villig blitt offer for skarpe fiskekroker og fristende mark. Dagens fangst gjorde Egil Holen, da han etter timesvis av tålmodig fiske med minimalt resultat, i løpet av noen hektiske minutter i et eneste hull dro opp 14 abbor. Finn Erling Berg var en annen av Vegvesenets disipler som viste talent i håndtering av pilkestikka.

Uten mat og drikke duger isfisker'n ikke, og relativt tidlig var det klart for bål-brenning med påfølgende grilling og kaffe-



koking. En smaksprøve på stekt abbor ble også servert og alle var enige om at dette var en delikatesse. Rundt bålet gikk prat-ten livlig og i løpet av dagen ble det skikkelig påskestemning med sol fra en nærmest skyfri himmel. Trenger man egentlig å dra på «fjellet» i påsken når vi har slike omgivelser i våre nærrområder?

Sosialt samvær utenom jobben er en fin anledning til å bli bedre kjent med sine kolleger. På denne turen ble det ikke snakket mye jobb og det gir anledning til fruktbare diskusjoner og meningsutvekslinger om temaer der Statens vegvesen ikke er det viktigste i verden.

På vegen hjem var det bred enighet om at dette hadde vært en fin tur og at et slikt arrangement bør gjentas. Om et år går turen til et annet sted i Vestfold og vi håper på like god oppslutning.

forts. Pensjonistmøte

E 18 nord. Omsetningen for 1996 for Produksjonsavdelingen totalt er beregnet til ca. 260 mill. kr. Det ble stilt endel spørsmål etter orienteringen, disse ble besvart på en grei måte.

Mary Kristensen fikk ordet og snakket om historielagets arbeid med flytting av Sande vegstasjon til Ås. Dette er et stort

løft, og ennå gjenstår noe av det formelle før alt er klart. Hun håpet å kunne komme tilbake til pensjonistene for å oppfordre til dugnadsarbeid når det blir aktuelt. I 1998 er vegsjefstillingen i Vestfold 100 år. I forbindelse med dette jubileet er det flere forfattere inne i bildet for å ta seg av historien på trykk.

Videre informerte Mary om foreningen "Vegmuséets venner", som er en forening som har som formål å styrke interes-

sen for det historiske. Det ble anbefalt at også pensjonister engasjerte seg. Hun minnet også om at historielaget har møte 23. mai. Tidligere vegsjef Leif Moy tok ordet og roste Mary for hennes arbeid i denne saken og for hennes innsats for øvrig i Vegvesenets tjeneste.

Olav Aas takket til slutt alle for fram-møtet og ønsket vel hjem!

Olav Aas - referent

MIN MENING

Øystein Langdalen

Seksjon for små og mellomstore tiltak

Sjølvselryt.....

..... kommer som kjent fra hjertet, uten rom for beskjedenhet. I all ubeskjedenhet vil jeg derfor påstå at vi faktisk nyter en viss respekt hos den kunden som vegsjefen har som mål å ta alvorlig. Høvding Lepperød har satt seg som mål at butikken han styrer skal gi kunden en real behandling, enten det er gamle fru Pettersen, doktor Andersen eller Rema 1000.

Akkurat det prøver vi så godt vi kan å gjøre. Når så både fru Pettersen og doktor Andersen forteller at de synes at de får god informasjon, at de setter pris på at vi lytter og svarer, og at de har tillit til Statens vegvesen - ja da gjør vi

faktisk en god jobb! Og - da har vi pinadø lov til å skryte litt av oss selv.

Selv sitter jeg i en liten gruppe i vårt nye vesen som planlegger «små og mellomstore tiltak», som rundkjøringer og gang-/sykkelveger. Enkle og greie ting? Nåja - det kan faktisk bli mye arbeid ut av Andersens garasje og fru Pettersens fire rosebusker der nede i hjørnet. Men - vi gjør som høvdingen sier. Vi tar dem på alvor. Og - vi gjør det ikke bare av plikt, men fordi det hjelper oss til å gjøre en bedre jobb. Det er faktisk nyttig at vi får høre hva fru Pettersen mener vi bør gjøre med rosebuskene, og hvordan Andersen mener at vi kan løse pro-

blemet med garasjen som blir liggende så kjelkete til. Og - jeg tror også vi gjør det fordi det gjør jobben mer givende.

Nå skal en ta med en liten klype salt det enkelte kunder sier. Kan hende er vi verdens største drittsekker så snart vi er ute av syne. Ut fra det jeg har hørt og sett i ulike sammenhenger vil jeg likevel påstå at vi er flinkere enn de fleste til å spille med åpne kort, til å «ta kunden på alvor». Og - for all del, jeg tror ikke dette er noe som bare vi i «min» lille gruppe gjør. Jeg tror faktisk at hele vårt gule vesen nyter respekt for den jobben vi gjør, og måten vi behandler våre kunder på.

Miljøstatus Vestfold 1995

Like etter at World Watch Institute har lagt fram sin globale miljørapport for 1995, den etterhvert velkjente «State of the world», legger Vestfold fram en tilsvarende rapport for fylket. Slike «miljøregnskap» etterlyses i stadig større grad. Fylkesversjonen blir ikke utgitt på 27 språk, men håpet er at den likevel kan bidra til at miljødiskusjonene som går på forskjellige arenaer, blir ført på et best mulig faktagrunnlag.

Vestfold er et typisk urbant fylke. Vegtrafikken er derfor sterkt i fokus og Vegvesenets bidrag blir dermed tungtveiende når et slikt regnskap skal gjøres opp. Fylkesmannens miljøvernnavdeling i Vestfold er koordinator for utgivelsen.

Det ytes stadige miljøbidrag av både teknologisk og menneskelig art, men samtidig drar andre områder i motsatt retning. Et eksempel kan her være det stadig økende nybilsalget. Dette bidrar til at gjennomsnittsbilen både slipper ut mindre avgasser og blir sikrere/tryggere. Men - så er det igjen denne evinnelige trafikkveksten som spiser opp mange av gevinstene og tildels gjør mange forhold verre enn før. Nå får vi aldri svar på om vi hadde fått tilsvarende

trafikkvekst uten dette store nybilsalget, men det er et faktum at bilbruken øker med økt biltilgjengelighet. Uansett årsakene til trafikkveksten; den medvirker til et økt press på vårt urbane fylke! På mange områder. Ikke bare støy og CO2-utslipp.

Hvordan dette presset gir konkrete utslag i vårt samfunn har alltid vært, og vil alltid være gjenstand for diskusjoner. For å klargjøre faktagrunnlaget for disse diskusjonene, gjøres det altså et tappert stykke arbeid for å få fram dokumentasjon som kan bidra til en mest mulig felles virkelighetsoppfatning. Hvis vi ikke engang kan klare å bli omforente om hvordan den faktiske nåsituasjonen er, så blir det nødvendigvis vanskelig å bli enige om hvem som skal ha ansvar for hva framover.

Første utgave av en helhetlig statusrapport om miljøsituasjonen i Vestfold ble utgitt i 1994. Årets utgave blir altså den andre i rekken. Statusdokumentet er et resultat av Miljø- og ressursprogrammet for Vestfold 1994-97, et forpliktende samarbeidsprogram der alle offentlige aktører skal bidra til å sikre at mål og virkemidler drar i samme miljøretning.

Dette regnskapsdokumentet omfatter deltemaer som:

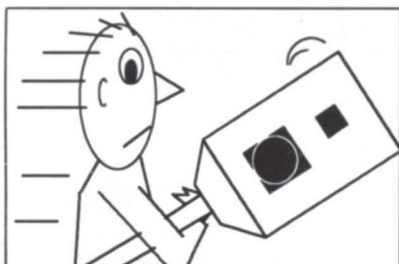
- * drivhuseffekten
- * arealressurser, rekreasjon og nærmiljø
- * avfall og miljøgifter
- * forsuring
- * naturens mangfold mm.

Nå er miljøområdet meget sammensatt og komplekst, og det er en prosess i seg selv å komme fram til de parametre som best beskriver miljøsituasjonen totalt sett i et fylke. Arbeidet så langt skal derfor evalueres og ventelig videreutvikles senere i år, bl.a. med justering av mål, virkemidler og tiltak. Sentralt i vår del av dette arbeidet antar jeg miljøgruppa i Vegvesenet vil stå (Steinar Aspen og Finn Carlsen foruten undertegnede), og i visse faser håper jeg at ytterligere personer kan yte bidrag.

Miljøstatus for Vestfold 1995 antas ferdig i løpet av mai måned.

Sigmund Riis

Miljøkoordinator/vegvesens stab



ATK på avveie

Som alle kjenner til finnes det endel fotobokser langs vegene i Vestfold. Dette kalles Automatisk trafikkkontroll (ATK). Men det forutsetter i tillegg målestyr og et fotoapparat. Uten slikt utstyr er selve boksen ganske uvirksom, eller kanskje er den ikke det?

Her om dagen skulle utelageret på Ås inspise-

res. Da hadde seks fotobokser blitt til tre. Tre var sporløst forsvunnet!

Nå lurar jeg bare på om det er noen som har tenkt å starte for seg selv med ATK? Eller kanskje er det bare noen som har "lånt" disse? I alle fall er jeg interessert i å høre fra noen som har sett fotobokser på avveie, eller hvis det er satt opp nye bokser i det siste på nye steder! Ta gjerne kontakt hvis du har sett noe!

Johnny Krokeborg

Nye ansikter



Jørn Falck

Jørn (30) er født og oppvokst i Sandefjord. Han er nå ansatt som oppsynsmann hos O. Bakken og skal formelt ta seg

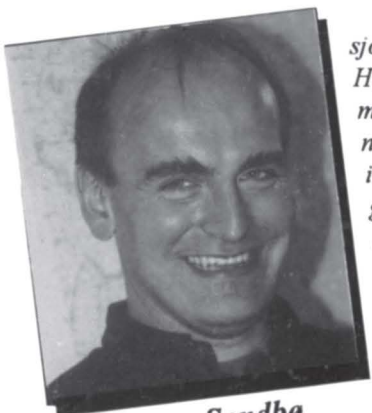
av endel av de oppgavene Rolf Sommervik hadde tidligere. Dermed får han mye med salting og brøyting å gjøre. Tidligere jobbet Jørn i det private, i bl.a Ing. firma Truls Lystad A/S. Han hadde lyst på litt forandring og ikke bare sitte ved skrivebordet å lage planer. I Vegvesenet skal Jørn i tillegg være innsteppende driftsleder på Vervingen. Derfor er han der én dag i uka for tiden. På fritida er Jørn en ihuga turmann med sans for fiske både på hav og til fjells.



Egil Rønning

Egil (45) er tilsatt på Horten trafikkstasjon som sensor. Han har tidligere jobbet i Vegvesenet i ti år, to år på Biltilsynet

på Sem og åtte år i Horten. Han sluttet i 1987, men er nå tilbake igjen i samme faget. Egil har nå som før ansvar for oppkjøring etc. i Holmestrand en gang i uka. Han synes det er trivelig der, men gleder seg til at de skal få nye lokaler i løpet av året. Egil er opprinnelig trønder og heier fortsatt på Rosenborg. På fritida har han nok å drive med i Våle. Han har tre barn som snart er "fødd opp". Ellers har Egil stor sans for både trearbeider og steinarbeider og går for tiden på laftekurs.



Lasse Sondbo

Lasse (35) er ansatt i et 3-års engasjement på Utbyggingsavd. i byggherreseksjonen. Lasse kommer fra en jobb på vegkontoret i Østfold, hvor han jobbet som leder for sek-

sjon for spesialproduksjon. Han jobbet også endel på LAB med kval. kontroll og geoteknikk. Lasse er utdannet Berging ved NTH, og har tidligere bl.a vært 4-5 år på Svalbard. Han hadde imidlertid ikke lyst å binde seg på Svalbard og søkte derfor til "landjorda" og Vegvesenet kommer opprinnelig fra Sandefjord, men har nå kjøpt seg hus på Veiar etter å ha bodd i Drøbak noen år. Han har nok å gjøre på fritiden med hytte og båt, og han innrømmer gjerne at steininteressen ofte følger han når han er ute i naturen.



Jan Egil Ravndal

Jan Egil (39) er ansatt på smia, (verkstedet) på Ås. Jan Egil kommer fra Stokke hvor han

fortsatt bor. Han har fagbrev som platearbeider og har hatt mange jobber innen sveisefaget tidligere, både til sjøs og på landjorda, på bl.a Kaldnes. I fjor ble firmaet som han og en kompanjong drev i Stokke, innleid til sveisingen på støpvogna til Bjørge miljøtunnel. Han jobbet på smia med oppgaven da stillingen ble utlyst. Jan Egil har bare lovord å si om Vegvesenet så langt. Han setter spesielt arbeidstida høyt. Det var noe annet å drive for seg sjøl, forteller han.

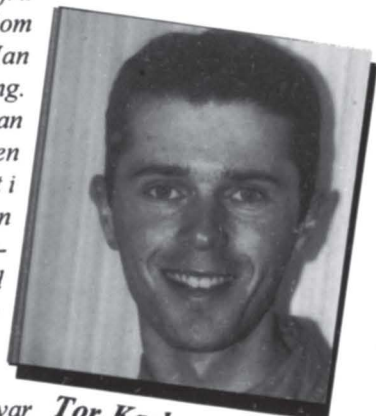
Jan Jørgen (37) bor på Kongsberg og pendler til Ås daglig. Han er ansatt som oppsynsmann på skilt og skal foruten skilt- og oppmerkingsoppgaver holde et øye med grunnboring og bruvedlikeholdet. Jan Jørgen har tidligere gått i Bø i Telemark på miljøforvaltning i tre år, før han begynte i anleggssfirma. Han har bl.a vært innom Petter Kristiansen A/S og jobbet med Vegvesenet i Buskerud som oppdragsgiver. For et år siden var han anleggsleder i Statens vegvesen Troms på et anlegg i nord-Troms. Det gav mersmak. Der fikk han i tillegg dyrket en av hobbyene sine, småviltjakt med fuglehund. Det



Jan Jørgen Løvberg

var så mye fugl der at bikkja holdt på å bli gæærn! Jan Jørgen stortrives i Vegvesenet. Han sier selv at han må takke "gutta" på Ås som har vært velvillig og hjupet han i den tiden han har vært ny i jobben.

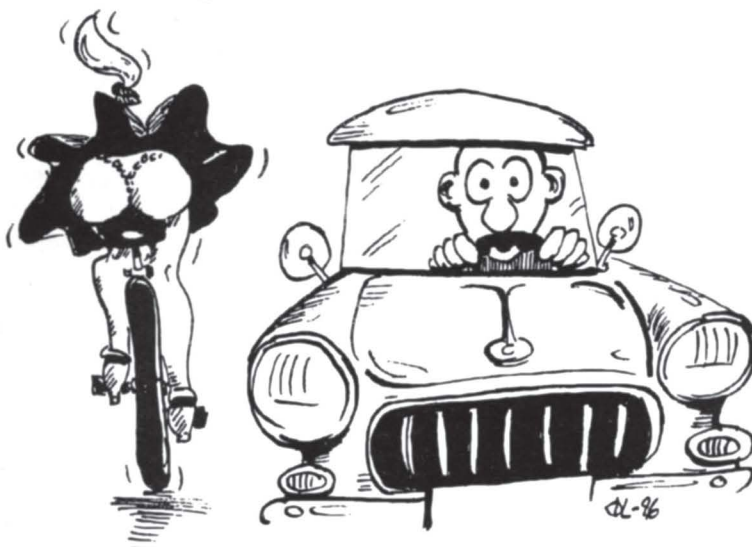
Tor (25) er nordlending fra Sørfold, kommunen mellom Fauske og Hamarøy. Han startet sin karriere på Ing. hogskolen i Narvik før han tok NTH. Diplomoppgaven gjorde han på vegkontoret i Sør-Trøndelag, hvor han fortsatte i et halvt års engasjement i forbindelse med NVVP. Her i Vestfold er han tilsatt i et tre års engasjement i plangruppen for E 18. Tor synes selv han var heldig og fikk seg jobb her, ettersom moren hans er fra Nykirke og flere kjentfolk bor i omegn. Tor har som nordlendinger flest en trang til både



Tor Karlsen

jakt og fiske. På fritida ellers er han med på bedriftsfotball og spiller trekkspill.

Langdalens lillestrek



ÅRSAKEN TIL ULYKKEN VAR AT.....

Hva skal jeg si?

Hva skal jeg svare når'n Ola spør hvor jeg jobber og hva jeg gjør? Da tenker jeg kjapt, hva skal jeg si, er'n Ola av det slaget som har litt tid? Jeg tar en spansk'en og lyg'n i trynet "Jeg har min jobb i Biltilsynet!"

"Å, er du der, - han Ola smiler, du, -jeg har to avskilta varebiler og førerkort, det gikk ut i går og den førerprøven, - er det mange som står? Han Ola takke for informasjonen, men jeg skulle jo sagt Statens vegvesen, Horten trafikkstasjonen!

Sande

Info har fått melding fra nordfylket om at Rolf Sommervik slutter for andre gang i år, den 1. juni.

I et kort til Statens vegvesen stod det:
"Hjertelig tusen takk for det flotte taket og vinduene som virkelig har kommet til nytte. Nå, endelig sover vi godt om natten!"

24. april 1996
familie i Holmestrand

Takk

for oppmerksomheten i anledning min 50-års dag.
hilsen Helge Sogn

Takk

for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag.
En spesiell takk til de "private guttane"
hilsen Odd Bergseter

Har du glemt noe?

På hytta på Tjøme ble det i mars/april funnet

- * En Ole Brumm videokassett
- * En rød/grønn tennisball

Har du glemt den? Ta kontakt med Inger Theie Pedersen på vegkontoret tlf. 857

SOMMERLEIE AV HYTTA PÅ TJØME 1996



Hytta på Tjøme er nå trukket og den endelige listen over de heldige er som følger:

Uke		Uke	
25	Jan Eriksen, Sande	30	Erik Thomassen
26	Norma Enes	31	Anette Werkland
27	Ole Marius Bjerke	32	Brit Arnesen
28	Marit Wroldsen Dahl	33	Siri Leiros
29	Hilde Holm-Olsen		

1996-05-14 for Stiftelsen vegvesenhytte
Inger T. Pedersen

Takk

for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag.
hilsen Åge Nilsen

E 18 Nord

Planarbeidet:

Reguleringsplanarbeidet startes opp på:

- parsellen Bringaker - Skjeggestad
- parsellen Skjeggestad - Helland

Megling hos Fylkesmannen om innsigelser til reguleringsplaner, parsell Sande grense - Helland og RV 315 Island - Kronlia.

Sluttbehandling (bystyrevedtak) av reguleringsplan for parsell Grelland - Bringaker (inkl. toplankryss ved Island)

Vedlikeholds- og anleggsproduksjon

Ås vegstasjon:

Utbedring av FV Z 811 Lundeteigen - Brår. Arbeider med miljøprioritert gjennomkjøring (MPG) i Storgata i Stokke. Avsluttende pussearbeider av FV 605, Tollehaugen - Bråvoll.

Ellers utføres det vedlikehold av grøntarealer, forarbeid til asfalt, vedlikehold av skilt, lapping, justering av banketter, rep. av rekkverk, grøfterensk, tømning av kummer og lapping.

Sande vegstasjon:

Rep. av kantstein, forarbeid til asfalt, vedlikehold av skilt, lapping, justering av banketter, rep. av rekkverk, grøfterensk, kantslått og lapping. Fortsatt flytting av Sande vegstasjon. Ferieavvikling begynner etter St. Hans.

Spesialproduksjon

Bruvedlikehold:

Betongreparasjoner foretas på FV 522 Åsbakken bru. Pukkverk settes opp ved Melsom i Stokke. Betongskader utbedres på E 18 Nordre Fokserød bru, E 18 Fadum bru og RV 307, Gravdal bru. Fugereparasjoner utføres på Farriseidet bru.

Skilt/oppmerking:

Formerking utføres for egenregi-arbeid og entrepriser. Vegoppmerking pågår med maling og termoplast. Nyskilting og skiltvedlikehold utføres.

Grunnboring:

Undersøkelser for støyvoll fra Kopstad til Helland utføres i første halvdel av mai. Deretter foretas grunnboring på RV 302 ved Haslestad. I resten av mai og juni vil vi være på E 18 nord. Først på parsell 3, Helland - Hvittingsrud, så på parsell 4, Hvittingsrud - Bringaker.

Små og mellomstore anlegg

Sydfylket:

Dronningensgt: arbeidet fortsetter.

Midtfylket:

Støping av betongkantstein og ferdigstillelse av Ekeneskryset.

Engasjert konsulent for planlegging av g/s-veg langs RV 303, Hvalsåsen - Åsly.

Nordfylket:

Oversendelse av reg.planforslag for Jærkryset (rundkjøring) for behandling i Borre kommune.

Tønsberg trafikkdistrikt

Faggruppe veg:

Planlegging av mindre TS-tiltak. Nordic registrering for kostnadsmodellen. Planlegging av forarbeider/grunnerverv for reasfaltering. Innhenting av tilbud for utbedring av FV 668 i Borre.

Gratulerer

50 år

Grete Andreassen 12.mai

Nils Roar Optun 13.mai

Øyvind Myhre 1. juni

Rolf Sandmo 16. juni

Randi Flåten 29. juni

60 år

Mona Karlsen 15. juni

65 år

Berit Vereide 8. mai

Bjarne Lie 27. mai

John N. Christensen 28. juni

75 år

Johan Dehli 29. juni

85 år

Alf Berg 3. juni

Velkommen

Lasse Sondbø

- Utbygg. avdelingen, saksbehandler på Transportplan Tønsberg/Nøtterøy (3-års eng.)

Endring i arbeidsområde

Arne Hansen

-formann fra 1.mai 1996

André Revaa

-formann fra 1.mai 1996

Stein Egil Ødegård

-formann fra 1.mai 1996

Sluttet

Tom Inge Hole

-sluttet 30. april 1996