

Vestfolder'n

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 3, 24. årgang, 9. september 1997

40.000 flere kontroller neste år



Ordningen med periodisk kontroll for personbiler, som trer i kraft fra 1. januar 1998, blir en utfordring for trafikkstasjonene våre, sier avd. ing. Helge Hågan på trafikkavdelingen.

Ny kontrollordning for personbiler gir en økning fra 10.000 til 50.000 kontrollerte kjøretøy i Vestfold. 100 verksteder og to NAF-stasjoner skal dele på oppgaven. Dette vil bli en utfordring for våre trafikkstasjoner som skal behandle de enorme mengder kontrolldata og sørge for at ordningen kommer inn i et godt system - uten at vi får tilførsel av ressurser.

Se side 7



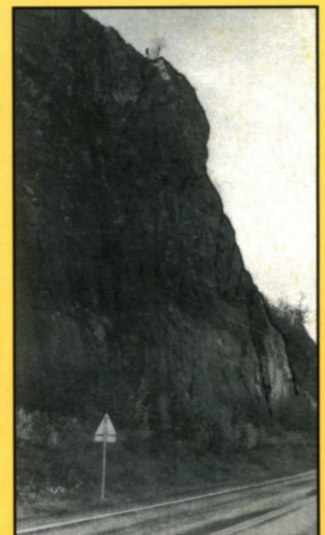
Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
33 37 17 04/20



**Fra Holdning
til Handling**

side 2 og 3



"Paven" går av

side 5

**Neste nummer:
desember**

Vestfolder`n

Internavis for
Statens vegvesen
Vestfold

Redaktør:

Jorun Sætre

Redaksjon:

Anne Mette Storvik,
journalist

Utgiver:

Statens vegvesen Vestfold

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

Lay-out og trykk:
Unique Trykk & Design as
Opplag: 800

*Fra holdning til handling***Begynn med deg selv!**

*«Du skylder på andre, hver feil som blir gjort,
- og om det er lite, så gjør du det stort.
En splint blir en bjelke, et ord en roman,
- ja, endog en ørliten glo blir en brann.»*

Tore Solberg

Slik skriver André Bjerke i diktet «Begynn med deg selv». Og kanskje er det rett inn i kjernen av hva prosjektet vårt "Fra holdning til handling" dreier seg om. En tid for personlig selvransakelse, seksjonsvis erkjennelse og vilje til å prøve å gjøre noe med det. Vi vet det alle sammen: Det er på handlingene vi blir berømt eller fordømt. Uansett hva vi sier, er det handlingene som blir stående som fyrtårnene i våre liv. Derfor er det vi griper fatt i handlinger på den enkelte seksjon i denne omgang. For å vise fram at det er de enkle, hverdagslige tingene som først skal tas tak i. Ikke noe en eller annen utenfra pålegger seksjonen å forbedre - men det vi selv kommer fram til er opplevde problemer. Om vi lykkes, kan vi avlese på handlingene direkte.

Seksjonene og faggruppene skal gjennomføre samlingene sine fram til 15. september. Deretter skal handlingene gjennomføres. Det er mer seksjonens egen drivkraft som bidrar til fullføring enn direktiver fra vegsjefen gjennom prosjektet. Vegsjefens ledergruppe skal selv gjennomføre en identisk samling for å komme fram til hva de som gruppe ønsker å forbedre. Først i oktober skal innspillene fra alle seksjonene danne grunnlaget for hva som skal bli nedfelt på papir som de verdiene vi legger til grunn for arbeidet i Statens vegvesen Vestfold.

nomføre en identisk samling for å komme fram til hva de som gruppe ønsker å forbedre. Først i oktober skal innspillene fra alle seksjonene danne grunnlaget for hva som skal bli nedfelt på papir som de verdiene vi legger til grunn for arbeidet i Statens vegvesen Vestfold.

Instruktører som prosjektarbeidere

Vi utdanner 15 instruktører som brukes i prosjektet til å gjennomføre aktiviteter på avdelings- og seksjonsnivå. De er ansvarlige for innholdet i samlingene, mens lederne er ansvarlige for beslutningene om hva det skal gripes tak i og for oppfølgingen.

-Instruktørgruppen gjør at dere beholder kompetansen dere erverver gjennom dette prosjektet i egen organisasjon og ikke overlater den til et konsulentfirma, sier Øystein Fossen fra NTNU som har ansvaret for opplæringen av instruktørene. Han legger til at det er første gang det gjennomføres et 2-vektalls EEU-kurs som en integrert del av et organisasjonsendringsprosjekt.

Innhold

| | |
|--|-------------------|
| Handlingsprogrammet | Side 6 |
| Åpning fylkesveg 205, Sundet | " 8 og 9 |
| Informasjon om nye E 18 | " 12 og 13 |
| Kvalitetsforbedring | " 14 og 15 |
| Trafikkforholdene på Torstrand i Larvik | " 16 |
| Presentasjon av HMS-seksjonen | " 19 |
| Kvinner i Statens vegvesen | " 20 og 21 |

Ledere som fanebærere

I arbeidet med prosjektet er det blitt veldig tydelig at slike prosjekter setter et spesielt fokus på bedriftens ledere. Dette er nå blitt uttrykt i et notat, som alle ledere, tillitsvalgte og instruktører har fått. Hensikten er å minne ledere og hele virksomheten på et par grunnleggende sider ved ledelse som ikke kan velges bort:

- Den første er å være «fanebærer» og «vegviser» for overordnede mål og langsiktige strategier.
- Den andre er å være eksempel på hva som er viktig og riktig gjennom egen atferd.

Dette er eldgammel erfaring som vi stadig kan blankpusse - og som direkte påvirker forholdet mellom ledere og ansatte i enhver organisasjon. En viktig side ved prosjektet er at ledelsen har satt av tid til å analysere og tolker de mengder data som kommer inn. Dette skal bidra til læring og forståelse av egen organisasjon.

Visjonen vegdirektøren har fastlagt for virksomheten - og som er tatt inn foran i almanakkene, er det neste vi skal ta tak i. Hvordan arbeidet blir tilrettelagt, blir bestemt når erfaringene fra verdi-handling delen er gjennomført.

15 instruktører er nøkkelpersoner for gjennomføring av prosjektet

Hver avdeling har 3-4 instruktører som gis opplæring i organisasjonsutvikling. De hjelper seksjonsledere med å gjennomføre samlinger på seksjonene og gir prosjektledelsen oppdatering på hvordan arbeidet mottas i organisasjonen. Espen Alme fra trafikkavdelingen er en av dem.



Instruktør Espen Alme

- Hva består instruktørjobben i, Espen?

- Å bidra til å gi prosjektet et løft ut av «sirupen» jeg opplevde oppstartsamlingen 2. juni ble. Jeg har hørt at prosjekter kan beskrives på fire måter:

- Noen går rett til himmels, og er umulige å hente ned
- Noen blir som et blysjøkke, går rett til bunns og kommer aldri opp
- Noen får en bra prosjektrapport - som siden støver bort
- Men noen prosjekter er så gode at de får et videre liv.

Det er i siste kategori jeg håper "Fra holdning til handling" havner når vi har jobbet en stund. Intensjonene med prosjektet er for viktige for oss til at det kan få en annen skjebne.

I seksjonene går arbeidet ut på å finne fram til en uønsket handling som alle er villige til å være med på å endre. Vi snakker sammen, kommer fram til alminnelige krav som vi kan stille til oss selv. Så titter vi litt på stoffet fra 2. juni for å se hvilke verdier en handling kan vise.

- Og engasjementet hos deltakerne?

- Til tross for motstanden vi opplevde litt av 2. juni, opplever jeg nå noe av potensialet vår organisasjon har. Grupper som virkelig vil gjøre noe og komme seg videre, tar ansvar og setter i gang! Det er i denne omgang de litt ufarlige handlingene som det tas tak i. Det er ikke trygghet nok for å være veldig åpen ennå, det har vi ikke kultur for. Men jeg tror det er et bilde på hvordan ledelsen fungerer, sier Alme.

- Hvordan opplever du å være instruktør?

- Det er spennende. Jeg har vært usikker på rollen og hvilken mottakelse jeg ville få på seksjonene.

Den har vært god. Folk tar tak i den positive biten, og jeg opplever som sagt at vi legger motstanden bak oss. Jeg har ikke lært så mye nytt om organisasjonen, dertil har jeg vært her for lenge. Men det er ok å komme på innsiden av en gruppe og møte litt av deres indre liv. Gruppene er ulike, men ikke så veldig forskjellige. Han tenker seg om litt og legger til at han tydelig ser ansattes vilje til samhandling og til å ta vare på hverandre.



Vegsjefens spalte



Av vegsjef Johan Lepperød

Trenger mer midler - må prioritere klarere

Ferien er over. Det gjorde godt for kropp og sjel, som det heter. Men sannelig er det godt å være tilbake på jobben, hvor oppgaver og utfordringer venter.

Høstens program er krevende og spennende, og på flere måter avgjørende for vår aktivitet i de nærmeste årene. Regjeringens budsjettforslag, som kommer i begynnelsen av oktober, vil gi oss de første signalene på om tempoet i E 18-utbyggingen kan holdes og om vi får bygge om Kopstadkrysset.

Som landets tredje største investeringsfylke, skulle en tro at Vestfold kunne se lyst på fremtiden, og det gjør vi. Trafikkutviklingen og forholdene rundt den viser at vi fortsatt trenger et høyt investeringsnivå og stor aktivitet for å mestre trafikkavviklingen en del år fremover. Det gjelder ikke bare E 18, men også hovedvegnettet i byene, spesielt i Larvik og Tønsberg.

Arbeidet med handlingsprogrammet denne høsten vil langt på veg avklare prioriteten både for E 18 og det øvrige riksvegnettet. Debatten så langt har i for stor grad vært preget av Ole Brums "Ja takk- begge deler". Det kan skyldes at vi som fagetat ikke har signalisert klart nok og vært tilstrekkelig på offensiven. Innen 15. september må vi ha et godt forslag til handlingsprogram som oppfølging av Stortingets behandling av vegplanen. Utfordringen er åpenbar; vi trenger mer midler og må prioritere klarere. Enighet i etaten og fylket gir styrke.

Bompengefinansiering burde være en enkel sak i Vestfold med så mye trafikk. Kravet om lokal enighet er bare en av vanskelighetene vi møter. De fleste mener at de betaler nok for reiser i form av skatter og avgifter og vil nødige ta ekstrautgifter. Men når bevilgningene ikke strekker til for en ønsket utbyggingstakt, er det lite annet å ty til enn bompenger. Alle bør derfor i rimelig grad bidra for

å oppfylle Fylketingets og vårt ønske om å bygge ut E 18 til firefelt nå istedenfor å vente i årevis.

Uansett vil vi i Vestfold stå overfor en kjempeoppgave med å avvikle trafikken i årene fremover. Hittil i år har vi hatt en rekordhøy trafikkvekst på hele 7 %.

Som organisasjon har vi derfor mer en nok å jobbe med. For å effektivisere og bedre kvaliteten på det vi gjør, har vi som kjent viktige prosjekter på gang. Selv om oppgavene er mange og arbeidsbyrden stor, må vi sørge for at det indre liv i organisasjonen fungerer godt. På sikt vil det gi oss gevinster i form av større effektivitet og enda bedre miljø. For 1998 vil jeg ikke ta frem nye satsingsområder. Vi må nøye prioritere hvilke oppgaver vi jobber med og sørge for at de oppgavene vi jobber med blir fullført.

Skal "Paven" gå av?

Ved E 18 like nord for jernbanestasjonen i Holmestrand, finner vi en meget omdiskutert "Pave". Det omdiskuterte fjellpartiet, som består av minst to store fjellblokker og en rekke mindre steiner, skal nå sprenges bort.

Jorun Sætre

"Paven" beveger seg

- Mellom de to store steinblokkene er det en sprekk som i den siste tida er blitt større, forteller seksjonsleder Anne Økstad til Vestfolder'n. Det ble i 1986 satt igang et måleprogram for å kontrollere bevegelsene. Siden den gang har det vært foretatt målinger to ganger i året på flere steder

på "Paven" for å fastslå bevegelsene. - Vi kan se utfra disse målingene at "Paven" har beveget seg, suksessivt lenger og lenger ut fra fast fjell, forteller Økstad. Selv om noen av bevegelsene har akselerert noe i de siste par årene, er det ingenting som tyder på noe dramatisk.

Farlig og komplisert arbeid

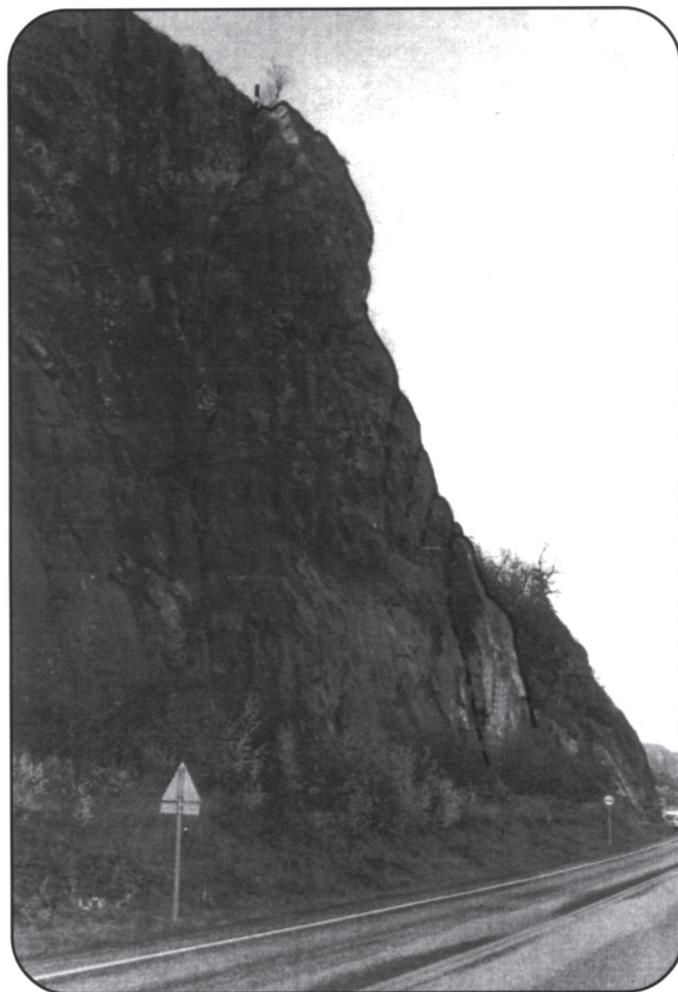
- Vi har besluttet å sikre mot en eventuell utrasing, forteller Økstad videre. Bakgrunnen for dette er de store konsekvensene et ras vil kunne få både for E 18, jernbanen, fylkesvegen til Holmestrand sentrum og Holmestrand Fjordhotell, både med hensyn til liv og

helse og materielle skader. Foreløpig ser aktuelle tiltak ut til å være å forsiktig sprengne ned øvre del av den ene blokka samt steinrøysa over. Etter dette vurderes det om den andre blokka kan boltes fast gjennom den første blokka til fast fjell bakenfor denne. Arbeidene vil være kompliserte og farlige både på grunn av fare for ukontrollerte ras forårsaket av arbeidene og på grunn av den store trafikken på vegene og jernbanen. Det meste av arbeidene vil måtte foregå om nettene, og E 18 vil bli stengt.

Vi gjør jobben selv

Arbeidene vil starte 15. september, og det blir sannsynligvis vår egen produksjonsavdeling som skal utføre jobben. Våre "fjellfolk" har god erfaring fra bl.a. arbeidene på fylkesveg 205 ved Sundet. - Det er vanskelig å si hvor lang tid arbeidene vil ta, men et par måneder må vi nok regne med, sier Økstad. Kostnadene er det også vanskelig å estimere. Vegvesenet i Vestfold har fått tilleggsbevilget 50 % av kostnadene og inntil 2,5 mill. kr fra Vegdirektoratet til denne jobben. Det er viktig å få sikret fjellet skikkelig når vi først er i gang.

Det omdiskuterte "Paven" skal nå fjernes. Det meste av arbeidene vil måtte foregå om natten, og E 18 vil bli stengt.



Miljø og trafiksikkerhet prioriteres i handlingsprogrammet 1998-2007

Ann Karin Midtgaard

15. september sendes vårt eksterne handlingsprogram for neste tiårsperiode ut på høring. Det skal behandles i fylkestinget og godkjennes av Vegdirektoratet innen nyttår. Handlingsprogrammet inneholder den konkrete fordelingen av rammene vi fikk gjennom Stortingets behandling av Norsk veg- og vegtrafikkplan i juni.

Investeringsrammen for Vestfold er i fireårsperioden 1998-2001 på 220 mill. kr. og i seksårsperioden 2001-2007 på 440 mill. kr. Investeringene i E18 kommer i tillegg. Som stamveg er investeringene i E18 Vegdirektoratets ansvar.

Rammen på 220 mill. kr. i første fireårsperiode er i helhet foreslått brukt på "Særskilte miljø- og trafiksikkerhetstiltak m.m.". Det er ikke satt av midler til «øvrige riksveger» (nye veger) i denne perioden.

Stortingets samferdselskomite gikk inn for en økning av rammen på 100 mill.kr for Vestfolds del. Vi må imidlertid vente på de årlige statsbudsjettene for å vite nøyaktig hvor mye penger vi har til disposisjon hvert år framover. Bruken av de eventuelle ekstra 100 mill. kronene er vurdert "marginalt" i handlingsprogrammet.

Særskilte miljø- og trafiksikkerhetstiltak m.m.

Fordelingen av totalrammen 216 mill. kr i første fireårsperiode gir en klar prioritering av gang- og sykkelvegutbygging (kr. 77,8 mill) og trafiksikkerhetstiltak (kr. 68,9 mill). 2/3 av midlene foreslås brukt på disse to tiltaksområdene. Det gir rom for ni nye gang- og sykkelveger og en rekke trafiksikkerhetstiltak som kryssutbedringer, vegbelysning m.m.



Ut fra de valgte kriterier er det investeringer i gang- og sykkelveger, trafiksikkerhetstiltak og nærmiljøtiltak som gir størst effekt.

Prioriteringen er i henhold til retningslinjene i St.meld nr 37, Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007: "Hovedinnsatsen vil skje i byområdene øst og sør for E18. Det er lagt vekt på trafiksikkerhetstiltak, utbedringer av problemsoner og bygging av gang og sykkelveger". I vårt eget forslag til NVVP 1998-2001 sa vi at vi ønsket å legge vekt på nærmiljø, trafiksikkerhet og å demme opp for trafikkveksten i byene i Vestfold. Fylkestinget sluttet seg til denne vektleggingen.

Stamveger

Staten vil fullfinansiere utbygging av tofelts motorveg for E18 fra Buskerud grense til Helland, 3 km sør for Holmestrand. Prosjektet er halvveis gjennomført i dag og hele strekningen Gutu-Helland kan åpnes i november 2000. Forutsetningen er en riktig bevilgningstakt. I forslaget til statsvegbudsjett for 1998 er det bevilget 325 mill. kr., mens behovet er 395 mill.kr. for å kunne holde framdriften. Den totale prosjektkostnaden er beregnet til 1900 mill. kr.

Våren 1998 vil Stortinget etter planen ta stilling til en proposisjon om bompengefinansiering av videre utbygging til firefelts motorveg fra Gutu i Sande til Gulli ved Tønsberg.

Det er i NVVP forelått 40 mill. kr til bygging av nytt toplanskryss ved Kopstad i første fireårsperiode og 325 mill. kr. til tofelts motorveg mellom Langåker og Bommestad i Larvik i siste seksårsperiode.

Øvrige riksveger

I den fastlagte rammen for første fireårsperiode har vi ikke funnet plass til investeringer i øvrige riksveger.

Ut fra de valgte kriterier er det investeringer i gang- og sykkelveger, trafiksikkerhetstiltak og nærmiljøtiltak, som gir størst effekt.

Fordeling av eventuell økt ramme

En økning av rammen på 100 mill. kroner i første fireårsperiode, kan gi rom for å investere i vegbygging. I marginalvurderingen er tre riksvegprosjekter vurdert: Riksveg 306 i Borre, ringveg eller sentralåre i Tønsberg og riksveg 303 i Larvik. Den endelige prioriteringen er ikke offentlig før 15. september. Vi fastholder prioriteringskriteriene i NVVP ved vurderingen av eventuelle ekstra bevilgninger. De tre aktuelle vegprosjektene dekker alle et reelt behov, men har ulik effekt på de forskjellige vurderingskriteriene (miljø, trafiksikkerhet, transportkostnader osv).

Periodisk kontroll av personbiler fra 1. januar 1998:

En utfordring som kan bli til kaos?

- Dette blir litt av en utfordring for oss, sier Magnus Bøie på trafikkavdelingen til Vestfolder'n. Bli det bare kaos eller får vi til en grei fordeling mellom Statens Vegvesen og bilbransjen?

Jorun Sætre

Lett optimisme

Magnus Bøie er optimistisk når det gjelder avviklingen av de periodiske kontrollene (tidligere omtalt som EØS-kontroller) av personbiler som skal starte 1. januar 1998, dersom bilbransjen og NAF kommer skikkelig med, da det er de som må gjøre det meste av selve den tekniske bilkontrollen. Selv om innføringen av denne typen kontroller vil medføre en økning fra 220.000 til ca. 970.000 kjøretøyer på landsbasis, tror Bøie at dette vil gå noenlunde "smertefritt" for seg når det gjelder selve bilkontrollen. Det er regnet med at verkstedene skal ta ca. 90 % av kontrollene. For Vestfolds vedkommende betyr tallene at kontrollordningen som til nå har omfattet ca. 10.000 kjøretøy årlig, vil øke til ca. 50.000. Videre vil ca. 100 bilverksteder og to NAF-stasjoner samt Vegvesenets trafikkstasjoner dele på oppgaven. Det som imidlertid bekymrer, er den kjempeoppgaven det blir for Vegvesenet å behandle de enorme mengder kontrolldata man får og sørge for at ordningen kommer inn i et godt system uten at vi får tilførsel av nye ressurser.

En fortsettelse av tidligere rutiner

- Det er nå viktig å få lagt forholdene godt til rette for best mulig kontroll av kjøretøyene, utført på rimeligste måte og til minst mulig ulempe for bileier, sier Bøie. Han forteller videre at Statens vegvesen etablerte et system for periodisk kontroll av tunge kjøretøy i 1994 og for vare- og personbiler fra 1995. Det legges opp

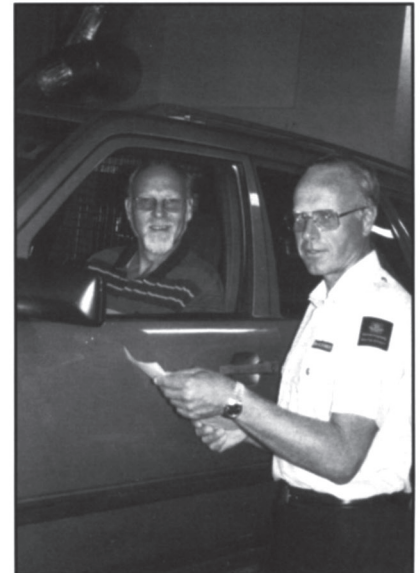
til en videreføring av dette systemet til også å gjelde personbiler. Det vil utfra erfaringer som er høstet, bli foretatt nødvendige endringer og forenklinger av en del av rutineene.

Praktisk gjennomføring

- Det vil bli sendt **melding** om periodisk kontroll til publikum. Denne meldingen vil inneholde tidspunkt og steder hvor det er mulig å foreta kontrollen. Den forteller også at det er bileierens ansvar selv å bestille time, forteller Helge Hågan på trafikkavdelingen. Den periodiske kontrollen går ut på å kontrollere at kjøretøyet er i forskriftsmessig stand, både trafiksikkerhets- og miljømessig. Når bilen er kontrollert, vil det bli utstedt kontrollseddel med orientering om videre saksgang. Statens vegvesen godkjenner kjøretøyet på bakgrunn av overførte kontrolldata. Dersom folk unnlater å framstille kjøretøyet til kontroll eller unnlater å utbedre påpekte mangler, vil kjøretøyet bli begjært avskiltet og eieren vil ikke få tilsendt det årlige kontrollmerket. De som er til kontroll i 1998, skal til kontroll igjen i år 2000. Altså, en personbil som er registrert første gang i 1994 skal inn til kontroll i 1998, 2000 og 2004 osv. Personbiler registrert i år med like tall skal til kontroll i år med like tall. Er en personbil registrert første gang i et år med oddetall, skal den inn til kontroll første gang i 1999 og deretter etter to år igjen.

Hva skal kontrolleres?

- Dette er en sikkerhets- og miljøkontroll, forteller Hågan. Dvs. at bremseanlegg, styring, sikt, lys/



- Trafikkstasjonene er mer nøytrale enn merkeverkstedet, derfor velger jeg Tønsberg trafikkstasjon, forteller en fornøyd Einar Marthinsen fra Nøtterøy til avd.ing. Helge Hågan.

refleks/det elektriske, aksler/hjulopp-heng/fjærer/støtdempere/hjul/dekk, bærende konstruksjon/karosseri, annet utstyr og miljø (støy og avgass) vil bli kontrollert.

Informasjon til publikum

- Meldingen er ute til høring på vegkontorene nå, forteller informasjonskonsulent Liv Bulling i Vegdirektoratet. Hun forteller videre at i tida meldingen går ut til folk (første uka i november), vil det bli sendt en TV-spot på TV 2 og TV 3. I tida før kontrollene starter opp blir det sendt ut en informasjonsbrosjyre til trafikkstasjonene, verkstedene og andre kontrollorganer. Utpå nyåret vil også en radiospot bli sendt som en påminnelse. Informasjon vil bli lagt ut på Vegvesenets sider på Internett. Ansatte i etaten kan hente informasjon om ordningen i Vegavisen, den kommer ut hver tirsdag og fredag.

Utbedringsarbeid etter raset på fylkesveg 205 ved Sundet: Tunnel fjernet - sikkerheten viktigst

Fylkesveg 205 har vært stengt i sju måneder på grunn av ras. Ca. 8.000 m³ av vegfyllingen raste ut rett nord for den gamle tunnelen ved Sundet. Senere gikk det to ras til og det meste av vegen forsvant i Lågen. Vegen har siden vært stengt mens gjenoppbyggingen har pågått.

Ca 8.000 m³ av vegfyllingen på fylkesveg 205 ved Sundet raste ut i Lågen.



Jorun Sætre

- Før arbeidet med vegen startet, ble det holdt et orienteringsmøte om Vegvesenets planer for gjenoppbygging av vegen, forteller seksjonsleder Anne Økstad til Vestfolder`n. Vegvesenet fikk mange konstruktive innspill på møtet og gjennom diskusjoner i pressen senere. Mange ønsket å bevare den gamle tunnelen, men raset hadde tydelig vist at det er en risiko når det gjelder sikkerheten. Statens vegvesen Vestfold mente at hensynet til sikkerheten var det viktigste, og den gamle tunnelen ble fjernet. Utbedringsarbeidene har senere vist at kvaliteten på fjellet var ekstremt dårlig og at det hadde vært umulig å bevare tunnelen på en forsvarlig måte.

Utbedringsarbeidene mer omfattende enn planlagt Vegvesenet utarbeidet en forenklet plan og kom raskt i gang med utbedringsarbeidene. Fylkes-

mannens miljøvernavdeling, NVE og Larvik kommune behandlet planen umiddelbart. Grunnundersøkelsene viste at leirlaget som hadde forårsaket raset, var borte og at det ville gå greit å bygge opp vegen der den lå før. Anleggsarbeidene ble imidlertid mer omfattende enn planlagt. Fjellet viste seg å være så fullt av jordfylte sprekker at det måtte sprenges bort atskillig mer en opprinnelig planlagt. Overskuddsmassene ble brukt til å utvide vegbredden helt opp til rundkjøringen ved Sundet.

En geolog vurderte fortløpende hvor mye fjell som måtte sprenges og hvor mye som kunne boltes fast. Den omfattende sprengingen og fjellsikringen ved hjelp av bolter, bånd og nett førte til forsinkelser og økte kostnader. Kostnadsoverslaget var opprinnelig på 3 mill. kr, mens sluttkostna-

den lå på nærmere 5,4 mill. kr.

- Arbeidene i rasområdet har vært risikofylt, forteller Anne Økstad, og hun er glad for at ingen ble skadet under jobbingen med det dårlige fjellet.

Utført arbeid:

- Fjerning av 3.000 m³ masse fra Lågen
- Sikring av Lågensøstside
- Lagt 200 m ny vannledning

- Bygd et lite platå langs elvekanten
- Sprenging av 18.000 m³ fjell, inklusive tunnelen
- Håndtering av 30.000 m³ løse masser
- Fjellsikring med 250 stk. 4 og 6 m lange bolter
- Skiftet ut murer
- Utvidelse og utretting av vegen
- Erstattet stabbestein med stålrekkverk
- Etablert gress på vegfyllingen
- Lagd grøfter for vann og snø langs fjellskjæringen

Åpning i samme stil - med sprengladning

Torsdag 26. juni ble vegen høytidelig åpnet igjen. Fylkesordfører Ellen Gjerpe Hansen tente lunten som kuttet snoren - pang! Vegsjef Johan Lepperød og ordfører i Larvik Øyvind Hungsgaard var til stede sammen med anleggsgutta og naboer til anlegget.

Vegsjefen fortalte litt om den gamle vegens historie og kuriositeter. Han sa også at han var glad for at arbeidene med anlegget hadde forløpt uten uhell.

Han takket alle som hadde jobbet med anlegget for en godt utført jobb. Også fylkesordføreren og ordføreren var fornøyde med anlegget og den nye vegstrekningen. Ordføre-

Ny sykkelveg på Nøtterøy

Tirsdag 26. august kuttet en spent femteklassing og en enda mer spent førsteklasing snora og åpnet den nye gang- og sykkelvegen langs Semsveien på Nøtterøy.

Anne Mette Storvik

Tilstede under åpningen var både vegsjef, ordfører på Nøtterøy, Svein Harding Hansen og fylkesordfører Ellen Gjerpe Hansen.

Sistnevnte sa i talen at vi ikke må tro at sykkelvegen bare er for barn. Både for trafikkutviklingen og for helsas skyld er det viktig at også de voksne tar vejen i bruk.

Lepperød takket de andre impliserte for det fine samarbeidet og oppfordret barna til å være forsiktige når de krysser bilvegen. Han oppfordret også bilistene til å være ekstra oppmerksomme i nærheten av barn i trafikken.



- Nå må vi voksne snart bli ferdige med å prate så jentene kan få åpnet vejen, sa ordfører Svein Harding Hansen til avslutning.



Johan Lepperød sammen med Lone Krüger (førsteklassingen) og Anette Jacobsen (femteklassingen) som hadde fått æren av å åpne vejen. Etterpå vanket det T-skjorter, refleksvester og blomster som takk for godt utført arbeid.

Sykkelprøver, kaffe & vafler

Etter selve åpningen syklet/gikk forsamlingen langs det nye anlegget til Bergan skole. Her kontrollerte Gaute Amundsen fra politiet syklene til barna og delte ut klistremerker til de godkjente syklene. Dessuten var det sykkelprøver som både vegsjef, ordfører og fylkesordfører (heldigvis) besto.

- Løypen var krevende, så jeg ble faktisk svært imponert over at de klarte det i første forsøk. Men jeg så jo at både vegsjefen og ordføreren hadde syklet tidligere, sier Amundsen fra politiet som anslår antallet framfotte til over 200. Rektor på Bergan skole, Vigdis Ramstad, fungerte som konferansier og sportskommentator. Senere trakk følget over til selve skoleplassen, hvor det var taler, allsang og servering av kaffe, te og vafler.

Anlegget er 2,8 km langt og har kostet 8,1 mill. kr over riksvegbudsjettet, pluss kommunale kostnader. Anlegget er utført av egen produksjonsavdeling. Bredden på gang- og sykkelvegen er stort sett 2,5 m.

Del av en helhet

Strekningen inngår i hovedsykkelvegnettet i Tønsberg/Nøtterøy og er en viktig tverrforbindelse mellom boligområdene på østsiden av øya fra Bergan og sydover til administrasjonssenter, skole og arbeidsplasser på Borgheim.



Fylkesordfører Ellen Gjerpe Hansen hjalp vegsjef Johan Lepperød med å åpne vejen med en skikkelig sprenggladning. (Foto: Tore Kaurin)

ren ga videre til Vegvesenet idèen om å sette opp en informasjonstavle langs vejen som kan fortelle om den kulturhistoriske siden av vegstrekningen. Dette har selvfølgelig Vegvesenet sagt seg villig til å gjøre.

Lokalbefolkningen stilte opp på åpningsseremonien med flagg og champagne for å feire åpningen av den nye vegstrekningen. De uttrykte glede og var fornøyde med arbeidet Vegvesenet hadde gjort. Våre anleggsfolk ble invitert på kaffe og kaker av en av hytteeierne.

Etter den offisielle delen av åpningen var det grillfest.



Gutta som har utført det risikofylte arbeidet med det vanskelige fjellet var selvfølgelig til stede under åpningsseremonien. (Foto: Tore Kaurin)

TS

10 % reduksjon i ulykkene siden 1990

- Vi er inne i en positiv tendens når det gjelder trafikkuulykkene i Vestfold, sier avd.ing. Rune Sundmark på trafikksikkerhetsseksjonen. Vi har hatt en reduksjon på 10 % siden begynnelsen på 90-tallet til tross for sterk trafikkvekst.

Jorun Sætre

Positiv tendens

- Så få drepte som vi hadde på Vestfoldvegene i fjor, har vi ikke hatt siden 1950, sier Rune Sundmark til Vestfolder'n. I forhold til dødsulykkene er tendensen positiv, det ligger på ca. 10 drepte hvert år. Når det gjelder ulykker generelt har vi en reduksjon på 10% siden begynnelsen av 90-tallet. Dette til tross for en sterk økning av trafikken.

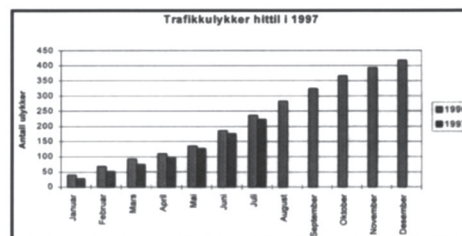
Nedgang i MC-ulykker i Vestfold

- Nedgangen i antall trafikkuulykker i Vestfold den siste tida skyldes i første rekke en nedgang i antall moped- og

motorsykelulykker, forteller Sundmark videre. Siden 1990 er motorsykelulykkene halvert fra omlag 80 ulykker pr. år til i underkant av 40 ulykker i 1996. Dette viser en annen tendens i forhold til resten av landet. De øvrige ulykkestypene (fotgjenger-, sykkel- og bilulykker) viser bare mindre endringer.

E 18

Tett trafikk - lavere hastighet - mindre alvorlige ulykker. Generelt er det mindre alvorlige ulykker på E 18 om sommeren enn resten av året. Ifølge Sundmark, er strekningen fra sør for Kopstadkrysset til Sandefjord den "tryggeste" på E 18. Dødsulykkene



Vi ser en klar trend når det gjelder antall trafikkuulykker i Vestfold.

skjer både i nordre og søndre del av fylket. I de siste årene har det vært en viss fokusering på ulykkene i nord, men hvis en kikker i statistikken, viser det seg at det også har vært en del alvorlige ulykker i sørfylket.

Godt fornøyd med sommerens "Aksjon mot kollisjon"

- Vi må være godt fornøyd med sommeraksjonen, sier Klaus Ottersen på trafikksikkerhetsseksjonen. Betydningen av en god fysisk og psykisk form kan ikke overvurderes i forbindelse med kjøring på en så trafikkert veg som E 18. Aksjonen satte fokus på behov for pause under kjøring, og han tror mange har fått øynene opp for at det er viktig.

Utdeling av kald brus ble en fulltreffer da det var som varmest. Samarbeidet med Utbyggingsavdelingen den 20. juni på Bergsenga ble godt mottatt blant trafikantene som stod i kø på E18. Vegvesenet delte ut 5.000 flasker på noen timer denne fredagskvelden. Vi gikk til side og fikk fart på køen hvert 10. minutt, slik at ikke vi skulle være årsak til køen. Når det tettet seg naturlig etter noen minutter, begynte vi å dele ut igjen.

- Selv om det stadig skjer nye ulykker, må vi ikke gi opp og tro det ikke nytter, sier Klaus Ottersen. Etaten vil over tid ha mye

igjen for å finne en kommunikasjonsform med trafikantene. Vi må ikke glemme at nær 100 % av alle som kjører på E 18 faktisk vil - og tror - de klarer å komme seg helskinnet videre. Her ligger det et potensiale. De kan, og de vil! Hvordan kan vi bidra slik at de også lykkes?

Ottersen forteller videre at Vegvesenet er i gang med en evaluering av årets aksjon. I fjor var det 32 % av de spurte som var kjent med aksjonen.

Til orientering kan det nevnes at vi stadig trekker med oss nye utradisjonelle fors-



kningsmiljøer i dette arbeidet. Her kan nevnes Flymedisinsk Institutt ved spes. psykolog Grete Myhre, Forsvarets Sanitet, avd. for katastrofepsykiatri ved psykiater Per Herlofsen, Norges Idrettshøgskole ved l. amanuensis Odd Kjørmo, NTNU ved Dagfinn Mo, Trygg Trafikk og Norges Lastebileier Forening. I tillegg har legene i enkelte fylker stilt opp.

Stilfull åpning av Nedre Langgate

- Vegsjef Lepperød har lagt ned stein før - han kan dette, sa ordfører Hans Kristian Hogsnes under åpningen av Nedre Langgate i Tønsberg 5. juli. Gambieren Omar fulgte spent med da de siste fire steinene ble lagt ned. Han ble nok noe overrasket over at vegsjefen gjorde jobben så bra. Den positive og blide gambieren har hatt sin arbeidsplass på denne vegen de siste månedene. Han har ikke noe tall på hvor mange stein han har lagt ned, men det er ikke få.....

Jorun Sætre

Vegsjef Johan Lepperød og ordføreren i Tønsberg, Hans Kristian Hogsnes, kom standsmessig i veteranbil da Nedre Langgate ble feiret. Mange folk hadde funnet vegen til Tønsberg denne lørdag formiddag. Gatefest og tilbud fra butikkene i nedre bydel tiltrakk en del turister. Folk fra kommunen og Sykkelenbyen Tønsberg/Nøtterøy var "primus motor" for dette arrangementet.



Vegsjef og ordfører ankom byen standsmessig i veteranbil til åpningen av Nedre Langgate.



Gambieren Omar og ordfører Hogsnes følger med da vegsjefen legger ned de fire siste steinene i gaten.



Vegmerkingen er nå på plass og trafikklyset i krysset ved Hotel Klubben er satt i drift.

Bompengefinansiering av E 18

I Vestfolder'n nr. 1 1997 kunne man lese at Samferdselsdepartementets forslag til vegplan for neste 10-årsperiode inneholdt store nyheter for Vestfold. Departementet var positive til å vurdere bygging av bompengefinansiert fire-felts motorveg fra Sande i nord til Gulli ved Tønsberg i syd.

Anne Mette Storvik

I februar 1997 ble Asplan Viak engasjert av Statens vegvesen Vestfold for å bistå i den faglige bompengeutredningen. Utredningen tar for seg alternative bomplasseringer, trafikkberegninger, finansieringsanalyser, vurdering av usikkerhet i resultatene og ulike innkrevningssystemer.

Tidsplanen for utredningen ble lagt opp med sikte på høring i berørte kommuner i mai-juni og behandling i Fylkestinget 30. september 1997. Det har senere vært nødvendig å utsette den lokale høringen noe, men uten at det skulle endre muligheten for en stortingsbehandling våren 1998.

Plassering

Alternative bomplasseringer er blitt vurdert og redusert til én mulighet: nord for Gutu.



En bom her skaper imidlertid spesielle ulemper for Sande, der deler av befolkningen har Drammen både som arbeidsplass og handels/fritidsby. Det arbeides med alternativer som kan kompensere for denne ulempen.

Videre arbeid

Saken viser seg å være mer komplisert og omfattende enn man trodde. Statens vegvesen Vestfold har derfor besluttet å supplere nåværende data ved å:

- * gjennomføre en trafikkuundersøkelse for å kartlegge reise-mønster, reisehyppighet og betalingsvillighet.
- * utarbeide en ny modell for trafikkberegninger som på en bedre måte fanger opp trafikantenes valg av reiserute.
- * finne fram til rabattordninger som tar hensyn til de ulemper en bomstasjon gir for befolkningen i Sande, samtidig som bompenginntektene er store nok til å finansiere den ønskede utbygging.

Undersøkelsene er i skrivende stund i gang.

Tre mulige alternativer

I følge Lepperød er det nå tre alternativer for en videre E 18 utbygging:

1: Bompengefinansiering av to nye felter til Helland, og bygging av fire-felts motorveg fra Helland til Gulli. Dette er kostnadsberegnet til 1,6 mrd. kr, og kan finansieres med en bom nord for Sande. Pris for passering er anslått til 25 kr.

2: E 18 bygges bare ut til Kopstad-krysset. Prisen blir redusert til 0,8 mrd. kr. Utbyggingen kan være avsluttet om 6-7 år med en bomavgift på 25 kr.

3: E 18 utbygges som i alternativ 1 helt til Gulli, men i stedet for bompengefinansiering søker man om statlig dekning av halve summen fra Kopstad til Gulli.

- Sistnevnte alternativ krever en bevilgning fra Staten på 400 mill. kr som ikke er innarbeidet i Stortingets vedtak i behandlingen av NVVP, sier Lepperød.

Siste nytt på plansiden

Alle reguleringsplaner er vedtatt, men klagebehandling pågår for parsellen i Våle kommune.

Reguleringsplanene er for fire-felts veg. Fra Island-krysset og sørover er byggeplanene i full gang og blir ferdige i løpet av året.

Avgjørende grunnerverv

Ettersom planene er blitt forsert, må man benytte seg av arbeidsavtaler med grunneierne på området sør for Bringaker, (parsell 5 i Holmestrand, og parsell 6 i Våle kommune).

- Dette innebærer at man avtaler at Vegvesenet kan begynne å jobbe på eiendommen før ervervet formelt er gjennomført.

Det er mulig at vi får avtalene i orden til 1. desember i år. Mer sannsynlig er det at vi kommer i havn 1. februar, men vi kan ikke garantere noe før 1. april 1998, sier Dag Skram på eiendomsseksjonen.

- Dette beror på at hvis noen av grunneierne nekter å inngå en slik avtale, må Vegvesenet søke Vegdirektoratet om "tillatelse til forhåndstiltredelse," men da har grunneierne klagerett, og dette tar tid, sier Skram.

Satser på fire felt - sparer 16 millioner

I møte med Vegdirektoratet før ferien fikk Vegvesenet klarsignal til å bygge 11 m bred veg fra Island til Helland. Skulle man bygd for 2-felts veg ville den vært 2 m bredere. Vi sparer 16 mill. kr på dette, pluss at vi kan legge til to ekstra felt når vi får klarsignal...

Kafeteria over E 18

Vegdirektoratet og kommunen har sagt et prinsipielt ja til et serviceanlegg ved og over E 18 ved Island. Det er Statoil som skal ha anlegg for nordgående trafikk og Fina for sørgående trafikk. By the Way skal bygge en kafeteria over selve E 18 med panoramu-sikt sørover.

Rasteplass - men hvor?

Det var planlagt rasteplass med flott utsikt over Holmestrandsfjorden for nordgående trafikk på Kikut-fjellet i Våle kommune. Dette er foreløpig lagt på is fordi kommunen og grunneiere gikk imot.

- Vi må ha en rasteplass før Gulli, sukker Øystein Ludvigsen i "Prosjekt E 18 Nord" og sier at man får komme tilbake til saken.

Østlandets svar på Sahara

Nye
E18
i Vestfold



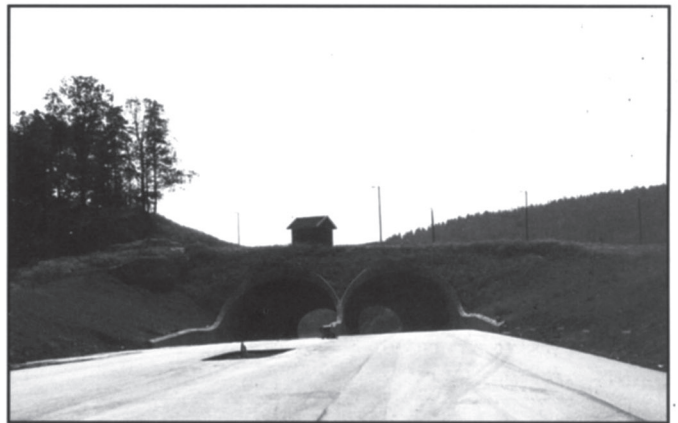
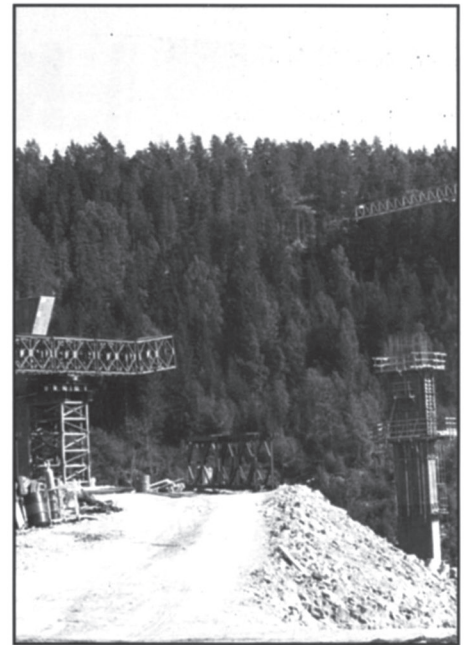
I Stuåstunnelen gjenstår én sprengning før selve tunneldrivingen kan begynne. Det er Statens vegvesen som gjør forskjæringen, mens Selmer utfører resten av arbeidet. Hvis alt går bra, starter selve tunneldrivingen 15. september.

Torsdag 21. august tok en av dumperne plutselig fyr. Dumperen sto stille da flammene slo opp, og føreren rakk heldigvis å kaste seg ut. Det tok brannfolkene én time å slukke, og dumperen ble fullstendig utbrent.



Saueråstunnelen skal bli vel 700 m lang. Sikringsarbeid av søndre forskjæring pågår ca. en uke til, og utføres av Fredriksen Kran. Over 100 fjellbolter og 600 m² nett går med. Selve tunnelarbeidet er en entrepriser og skal utføres av Veidekke ASA.

Brattfoss bru blir over 40 m høy og ca. 220 m lang, og blir dermed den høyeste brua på anlegget. ECO Bygg AS er ansvarlig for byggingen. Forskjæringen til Løkenåstunnelen er i gang (sees i bakgrunnen). Veidekke har fått jobben med både skjæring og tunneldriving av den 650 m lange tunnelen.



Bjørge miljøtunnel er 170 m lang. Smia er satt på plass igjen og terrenget er tilbake slik det var.



På Bergsenga holder Vegvesenet på med forsterkningslaget. Grunnen er dårlig, og det blir lagt fiberduk under slik at ikke fyllmassen blander seg med leira. Alt arbeid fram til asfaltering utføres av oss.

Hole gang- og sykkelvegbru er under bygging.



Kvalitet - også i resten av etaten

- Denne høsten skal arbeidet med kvalitetsforbedringsprogrammet videreføres til å omfatte alle avdelingene i Vegvesenet, forteller stabsleder Nils I. Skjevik til Vestfolder'n.

For ett år siden startet produksjonsavdelingen arbeidet med et omfattende kvalitetsforbedringsprogram. I forbindelse med dette har også noen andre avdelinger blitt trukket med.

Jorun Sætre

Høsten 1997

I høst er det planlagt opplæring for avdelings- og seksjonsledere. Tidspunktet for dette er 16. - 18. september. Deretter blir det instruktør opplæring 7. - 8. oktober. Kvalitetsforbedringsarbeidet vil bli markert spesielt i tilknytning til Verdens kvalitetsdag i november. En gruppe er i gang med

planlegging av denne dagen. Det er forutsatt bred deltakelse fra alle avdelingene.

En kvalitetsorientert arbeidsplass

- Kvalitetsforbedringsprogrammet som vi starter nå, er planlagt å ha en innføringsfase på to år, dvs. fram til høsten 1999, sier Skjevik. I programmet for produksjonsavdelingen har vi hatt

assistanse fra SINTEF-NTNU i Trondheim og dette vil vi også ha i arbeidet i de øvrige avdelingene.

Programmet bygger på prinsippene for total kvalitetsledelse. Målet er at vi skal bli en kvalitetsorientert virksomhet, med fokus på arbeidsprosessene og at vi gjør tingene riktig med en

gang. Planen er at dette skal være ferdig i løpet av høsten. Fra februar 1998 starter arbeidet for alvor, hvor alle involveres. Produksjonsavdelingen har arbeidet godt med kvalitetsforbedringsprogrammet og har allerede fått resultater. Det er fint om dette har tent gnister i de andre avdelingene.

Harald Skuggedal:

Kvalitetsutvikling dreier seg om mennesker og samarbeid - ikke papir

Av Ann Karin Midtgaard

- Jeg synes følgende historie gir et godt bilde av "kvalitet":

Ei lita jente var skikkelig lei av å kjøre bil. Pappaen tenkte han skulle sysselsette henne litt, klypte opp et vegkart til puslespill og ba jenta sette det sammen igjen. Hun var ferdig på noen øyeblikk og faren spurte hvordan hun hadde klart det. "Jo, det var bilde av

noen mennesker på baksiden", sa jenta. "Og når menneskene ble riktige, da ble vegene riktige".

Historien fortelles av Harald Skuggedal fra Vegdirektoratet, som jobber med kvalitet til daglig og er med i styringsgruppen for vårt kvalitetsprosjekt her i Vestfold.

- Er det noen forskjell mellom Vestfold og andre fylker når det gjelder kvalitetsarbeid?

- Dere startet tidligere og valgte et annet konsept enn andre fylker, nemlig TKL (total kvalitetsledelse). Mennesker, prosess og verdiskaping er de tre viktigste stikkordene for kvalitetsarbeid. Derfor har jeg stor tro på kvalitetsprogrammet dere har valgt i Vestfold, hvor nettopp disse stikkordene er

sentrale. Det er spennende og lærerikt å være med på prosjektet deres gjennom styringsgruppa, sier Skuggedal.

- Fallgruben med kvalitetsarbeid er å starte med dokumentasjon og systemer, i stedet for å la det bli et av resultatene. Jeg liker å snakke om kvalitetsutvikling, ikke kvalitetssikring. Kvalitetsutvikling er ikke papirarbeid - det er å arbeide med mennesker, arbeidspro-

sesser, samhandling. Det er dette som gir verdiskaping, mener Skuggedal.

- Med hensyn til dokumentasjon og papirarbeid har jeg ett motto: KISS: Keep it small and simple. Skriv ned og dokumenter det som trenger dokumentasjon. Ikke beskriv alle aktiviteter som organisasjonen utfører!

- Går det an å kombinere kvalitetsledelse med mål- og rammestyring, som er det overordnede styringssystemet i Vegvesenet?

- Kvalitetsledelse kan få det beste ut av mål- og rammestyring. Vi har et komplisert styringssystem i Vegvesenet med en kombinasjon av

målstyring, rammestyring, regelstyring, verdistyring og kvalitetsstyring. Målstyring blir i praksis ofte regelstyring, fordi den består av direktiver, standarder og normaler som skal følges.

- Etter mitt syn er det to styringsnivåer i Statens vegvesen: Et på overordnet etatsnivå og et på det operative fylkesnivået. På det overordnede nivået er det mål- og rammestyring med mange og tallfestede resultatkrav. På operative fylkesnivået bør det imidlertid fokuseres på forbedring og effektivisering av de daglige arbeidsprosessene - med andre ord kvalitetsledelse.

- Problemet som kan oppstå med to styringssystemer er at de ikke henger sammen. Mål- og rammestyring er statisk, og fokuserer på resultater og krav. Kvalitetsledelse er dynamisk og fokuserer på prosesser og forbedringer. I dag er Vegvesenet i en fase hvor utfordringen er å kombinere de to måtene å styre på. Jeg ser imidlertid tegn til en utvikling i retning av kvalitetsledelse som viktigste styringsform.

Harald Skuggedal avslutter med at han er overbevist om at kvalitetsledelse, slik vi jobber med å utvikle i Vestfold, er den rette måten å møte en mer konkurranseutsatt framtid på.



-Kvalitetsledelse er den rette måten å møte en mer konkurranseutsatt framtid på, sier Harald Skuggedal fra Vegdirektoratet.

"Sperrebukken" er videofilm

Fokusert på arbeidsforholdene

Grappa "Sperrebukken" har sett på egen arbeidssituasjon og det er nettopp trafikkforholdene de har tatt tak i. De har foreslått å bruke mer fysiske tiltak når de jobber på sterkt trafikkerte veier. Det er spesielt fartshumper de har konsentrert seg om. De har også diskutert innsnevring av vegbanen, lysregulering og fartskontroller, men ble enige om å foreslå fartshumper.

Grappa foreslo en type humper som det viste seg allerede er på markedet. De fant tre typer som kunne dekke deres behov. De viste seg at denne typen humper kjøpte Sande vegstasjon inn for fire år siden.

Humper på Valløveien

Grappa har tatt humpene i bruk på Valløveien. Arbeidssituasjonen på Valløveien er vanskelig, med mye trafikk og mange mennesker som ferdes på

strekningen til fots og på sykkel. Grappas arbeidssituasjon er nå filmet. Vestfolder`n var til stede under filmingen. Først filmet de en ganske vanlig situasjon der en bil kommer i stor fart og sneier borti kjegler og diverse materiell (det kunne vært en av våre folk!), så filmet de en situasjon der våre gutter monterer humper i vegen.



Vår vegarbeider Helge Fristad kan kunsten å legge humper, her på Valløveien.



Her videofilmes monteringen av fartshumper på Valløveien. Alf Koppen og Helge Fristad monterer humpene, mens Sigurd Lundal fra LONO film & video ANS filmer.



Kåre Holtung var også i fokus da arbeidssituasjonen på Valløveien ble filmet

Torstrand og tungtrafikken

Den 10. juli ble det innført midlertidige restriksjoner for tungtrafikken på fylkesvegene Strandgata og Hospitalgata (Larvik). Kjøretøy på mer enn 7,6 meter må dermed benytte E18 og rv 40, Elveveien. I følge Østlandsposten jublet beboerne; endelig var de kvitt sin hovedfiende, vogntogene.

Anne Mette Storvik

Det er viktig å understreke at forbudet er midlertidig og gjelder gjennomkjøring i begge retninger. Varelevering fra større kjøretøyer til bedrifter i området er fortsatt tillatt.

Men problemene var langt fra løst. 30. juli kunne vi lese i Østlandsposten at Torstrand Vel forlanger samme type restriksjoner for tungtrafikken også på rv 303, Dronningensgate, og at et krav var blitt sendt vegsjefen.

I brevet skriver Torstrand Vel at tiltakene i Hospitalgata og Strandgata bare har medført en flytting av problemet, spesielt til Dronningensgate, og betegner det som "et grovt brudd på Kongelig resolusjon om forskrifter om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy som trådte i kraft 01.07.97."

Torstrand Vel hevder at det "-var både nøyrt og lite gjennomtenkt å tro at tungtrafikken vil benytte Elveveien så lenge det går an å kjøre andre gater på Torstrand", og videre at forholdene for fotgjengerne i Dronningensgate er

helt uakseptable, spesielt for eldre og barn.

Torstrand Vel understreker at de ikke er imot stengingen av Strandgata for tungtrafikk, men at de vil svare med trafikkaksjoner og demonstrasjoner dersom det ikke blir gjennomført strakstiltak i Dronningensgate på linje med Strandgata.

Historikk

Forholdene for beboerne i Strandgata har vært vanskelige i årevis. Hovedproblemet har vært at gata i realiteten har vært den eneste kjøreruten for kjøretøyer med en høyde over 3,3 m til/fra Revet /Kanalkaia og daglig øst/vest transport gjennom Larvik sentrum. Rundt 250 vogntog i døgnet har "dundret" forbi, og skapt et støynivå som har vært uholdbart. I tillegg har de store kjøretøyene gitt rystelser og vibrasjoner.

Vegsjefen anbefalte allerede i vegplanperiodene 1982-85 og 1986-89 å investere på riksveg 303 (Farriseidet-Bøkkerfjellet og Herregårdssletta-Torstrand Torg), men fylkespolitikkerne valgte å prioritere ny Elvevei (riksveg 40).

Mellomfornøyd politirepresentant

Politibetjent Terje Olsen mener det hele tiden har ligget i dagen at en del av trafikken ville forflytte seg til Dronningensgate. Olsen har vært engasjert i Torstrand-saken helt siden 1983, og har hevdet at den eneste løsningen på problemene har vært tunnel. Når det gjelder utsagnet til

Torstrand Vel om at Dronningensgate er den gata i Larvik som er mest belastet med ulykker, er han kritisk.

- Torstrand Vel opererer med tall som gjelder for rv 303, som går helt til Sandefjord. Selve Dronningensgate har ikke hatt en eneste ulykke i år, sier han. Han hevder at det ikke er mye tungtrafikk som bryter restriksjonene:

- I slike saker gis det ikke forenklet forelegg, de blir anmeldt og havner i bøteregisteret. Videre blir de idømt bøter på mellom 1500,- og 2.000,- kr, opplyser han.

Trafikkavdelingen kommenterer

- Vi erkjenner også at eneste løsning er tunnel, men forløpig er det ikke avsatt midler, og det er uvisst når så vil skje. Vi har innført restriksjonene etter oppfordring fra kommunestyret i Larvik og etter en faglig vurdering, sier Reidar Jørgensen, som er avdelingsingeniør på trafikk-ikkerhetsseksjonen. Torsdag 14. august var det et nytt møte mellom Torstrand Vel, Statens vegvesen Vestfold, politiet og ordføreren i Larvik. Konklusjonen etter møtet er at Vegvesenet ikke vil innføre restriksjoner i Dronningensgate.

- Vår intensjon har vært å bedre situasjonen for beboerne i Strandgata og Hospitalgata. Det har vi klart, og da får dessverre beboerne langs Dronningensgate leve med en viss økning i trafikken. Det dreier seg om en økning på ca. 250 kjøretøy i døgnet på en gate som fra før har mellom 10.000-11.000, sier Jørgensen.

Han sier videre at det virker som om Torstrand Vel er splittet. Beboerne fra Hospitalgata og Strandgata er kjempefornøyd, beboerne fra Dronningensgate er misfornøyd.

Torstrand Vel sier fortsatt at de vil aksjonere.



- Det er ikke aktuelt å innføre restriksjoner i Dronningensgate, sier Reidar Jørgensen på trafikkikkerhetsseksjonen.

Vega's sykkeltur langs Rallarvegen

Fredag 8. august dro 37 glade syklister på tur til Geilo. Her ventet en sykkeltur på ca. 5 mil på innleide sykler i det som vel mildt sagt kan betegnes som "kupert terreng".

Av Jenny Hagen



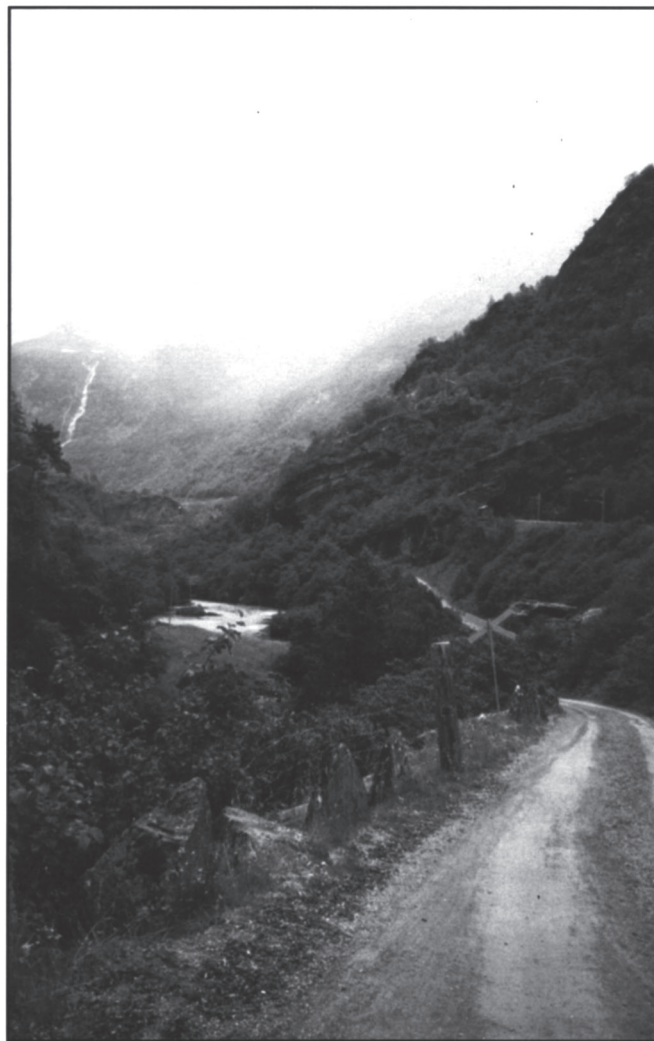
Vi møtte snøen ca. 1300 meter over havet mellom Fagernut og Hallingskeid. (Foto: Mary Kristensen)

I bussen fikk alle utdelt mapper med kart og historikk, så alle fikk anledning til å gjøre seg kjent med hvor Rallarvegen gikk. Vi ankom Geilo ca kl. 20.00, og fikk utlevert nøkler til noen nydelige hytter av høy standard. Middag var bestilt i forkant, og den fikk vi servert på sportellet. Det ble en rolig kveld for å spare på kreftene til utfordringen som lå foran oss neste dag.

Etter den trykkende heten i Vestfold var det deilig å komme opp i den friske fjellluften.

Alvoret begynner...

Kl. 06.30 neste morgen var det vekking, for at vi skulle ha tid til frokost og smøring av nistepakker. Avgang deretter med tog fra Geilo til Finse. Der fikk alle utdelt flotte sykler, og så bar det av sted! Bjørn og Sigbjørn var utstyrt med hver sin walkie talkie og syklet foran og bak i feltet. Her ble ingen overlatt til seg selv. Den første mila var det noe stigning, så vi tok første stopp ved Fagernut. Her var det anledning til å kjøpe ferske vafler og noe å leske seg med. Vi befant oss nå på det høyeste punkt på vegen - 1343 moh. Derfra gikk vegen i et ganske kupert terreng nedover, så det var bra at vi hadde solide sykler.



Et tilbakeblikk over Flomsdalen. (Foto: Mary Kristensen)

Vi tok en mil av gangen

Etter nok en mil, tok vi en rast ved Hallingskeid. Nå smakte lunsjpakken virkelig godt! Alle hang med, og ingen skader var oppstått. Neste stopp

ble Vatnahalsen. Her kunne man til og med få leske seg med beer, (i all forsiktighet)! Derfra gikk vegen i 21 krappe slyng veldig bratt ned. Reidar var godt utstyrt med lappesaker, og han var den eneste som

punkterte. Bra planlagt! I de verste nedoverbakkene ristet hjelmen til Audun løs, så den hadde en tendens til å skygge for øynene. Dette førte til at han lett ble forbikjørt av Mary...

I tillegg til Mary og Audun var Irene en av deltagerne som var passert seksti. En flott prestasjon av disse tre! Alle ankom Flåm i god tid for å rekke toget. Her kunne vi oppsummere at det var ingen såre rumper - til tross for mange humper! Nå kunne vi sette oss godt til rette på Flåmsbanen, og nyte utsikten derfra. Vi fikk også sett en del av vegen hvor vi hadde syklet, og ble mektig imponert over oss selv! Da vi kom tilbake til Geilo, ble det litt dusje/sminke-kø, iallefall på jentehyttene. Men du verden hvor tilpasningsdyktige vi er! Deretter inntok vi en vel fortjent middag. Noen falt tidlig av lasset etter det, men det må være tillatt etter en slik kraftutfoldelse. Andre hadde fortsatt krefter til å fortsette uti de små timer.....

Jeg er så glad for at Vega gir oss muligheten til å bli kjent med kollegaer fra alle nivåer på en helt annen måte enn i en jobbsituasjon. Takk til Reidar, Lise og Øystein for god planlegging!

Nye fjes i Vegvesenet



Hanne Anette Nilsen begynte 13. januar i et fireårigt engasjement i trafikkavviklingsseksjonen. Hun er stasjonert på Ås og er driftsleder for vaktrommet.

Hanne er 31 år, og noen husker henne nok fra hun var praktikant og spesialarbeider fra 1986 til -88. Denne perioden ga mer smak og Hanne tok ingeniørutdanning. I 1992 begynte hun på Vegtrafikksentralen i Telemark. Dette ble imidlertid litt lang reiseveg, ettersom Hanne er Tønsberg-jente. Nå slipper hun pendlingen og har fått arbeidsoppgaver hun trives med.

- Jeg jobber med trafikkavviklingen på E18 og har ansvar for teknisk utstyr. Dessuten jobber jeg med kø-detektering forteller Hanne.

På fritiden spiller hun håndball (hun er oppmann for damelaget i Vegvesenet) og går på ski.



Stein Rinholm er 36 år og ble fast ansatt i eiendomsseksjonen 11. august i år. Her er han prosjektleder for GEO-DATA-prosjektet. Det går ut på å samle

og systematisere geografisk informasjon (kart ol.) og gjøre det tilgjengelig for saksbehandlere via data.

Stein er utdannet sivilingeniør i kart-tekniske fag på Norges Landbrukshøgskole. Etter utdannelsen begynte han i Fjellanger Widerøes kartavdeling, senere gikk han over i datterselskapet Pumatec.

Før han begynte i Vegvesenet jobbet han i Asker kommune som leder av kartverksseksjonen. Stein er imidlertid oppvokst på Nøtterøy og ville gjerne tilbake til Vestfold.

På fritiden spiller han fotball på Nøtterøy Old Boys - og pakker ut etter flyttingen...



Petter Iversen er 36 år og avdelingsingeniør på trafikkseksjonen. Han begynte 1. april 1997 i et to års engasjement. I denne tiden har han permisjon fra samme jobb på sørlandet, Petter er nemlig Sandefjording og ville gjerne være i Vestfold. Han holder til på trafikkstasjonen på Ås hvor han kontrollerer diverse kjøretøy, har førerprøver for motorsykler og sikrer spor på åstedet for ulykker.

Petter har utdanning som bilmekaniker og ingeniør, noe som mer eller mindre spesialiserte ham for jobb i biltilsynet (nå: trafikkstasjon), og han har jobbet i Vegvesenet siden 1989.

På fritiden har han drevet med bilsport, som mekaniker i rally, men nå blir det visst ikke så mye tid til dette.



Erik Skredsvig er 27 år og utdannet i Skottland innen konstruksjon i stål og betong. Etter at han var ferdig med utdannelsen jobbet han hos en fasadeentreprenør på Hamar, men som Vestfolding ville han hjem til Tønsberg. Han begynte 1. mai 1997 i et fire års engasjement som geotekniker i "labben" på Ås.

- Geoteknikk er et spennende fag, og jeg kjente folk som jobbet i Vegvesenet, og visste at de var fornøyde, forteller han. Erik skriver rapporter ut fra prøver og analyser av grunnforhold. På denne måten dannes grunnlaget for fundamenter ved vegutbygginger.



Takk
Vi vil takke for gaver, blomster og hyggelige tilstelninger i forbindelse med vår avslutning i Statens vegvesen Vestfold.
Hilsen Mona og Roald Karlsen

Takk
Jeg takker for oppmerksomheten ved min 85 årsdag.
En spesiell takk til Johan Leppe-rød og Ove Jensen.
Hilsen Otto Bjørnsvik

HMS som egen seksjon

- Samarbeidet på seksjonen fungerer meget godt, sier en fornøyd og optimistisk seksjonsleder til Vestfolder'n.

Martin Pedersen er leder av vår «nye» seksjon på administrasjonsavdelingen, HMS-seksjonen. Helse- og vernepersonell jobber nå sammen i en egen seksjon, og de holder til i lokalitetene på den gamle vegsentralen på Ås.

Jorun Sætre

Seksjonens arbeidsoppgaver er todelt og kan ifølge Martin Pedersen til tider flyte litt i hverandre. Oppgaver som seksjonen er pålagt å jobbe med er helse- og arbeidsmiljøkartlegginger, undervisning (bl.a. 40 timer HMS-kurs), AKAN, attføring og spesielle undersøkelser, bl.a. løsemidler og støv.

Den andre viktige delen av arbeidsoppgavene er kompetanse og rådgivning. Dette blir mer arbeid etter forespørsel og ønsker fra virksomheten. Her kan nevnes stikkord som sikkerhet, målinger og vurderinger (lys, lyd og forurensing), ergonomi (kroppen vår i jobbsituasjonen), organisering av arbeidet (tilrettelegging, jobbrotasjon osv.), undervisning (løfteteknikk, mellommenneskelige forhold), revisjoner (internkontrollrevisjoner).

God kompetanse

Seksjonen består av fire personer og i tillegg kommer det en lege. Ifølge Martin kan det ta litt tid før lege er ansatt, men han håper å få det til på nyåret. Kompetansen på seksjonen er meget god - og god nok til å utføre de oppgavene som står på «lista» selv om lege ikke er ansatt. Helsepersonellet har kontakt med

lege utenfor etaten hvis det er nødvendig. Kompetansen til helsepersonellet og vernepersonellet utfyller hverandre på en god måte, forteller Martin Pedersen. Han sier videre at vi får en mer helhetlig vurdering av helse- og arbeidsmiljøet enn vi hadde da vi arbeidet på "hver vår kant". I tillegg til Martin består seksjonen av hovedverneombud Allan Kristiansen, helsekonsulent/sykepleier Wigdis Iversen og helsekonsulent/fysioterapeut Eva Juul (50%).

Forebyggende helsearbeid

Det jobbes primært med forebyggende helsearbeid. Wigdis tar i disse dager kontakt med alle nyansatte og har en prat med de i tillegg til at hun tar noen enkle prøver, bl.a. blodprosent, blodtrykk og kolesterol. Hørselstest blir tatt av alle som begynner i Vegvesenet.

Av oppgaver seksjonen har utover høsten kan nevnes:



Vi får en helhetlig vurdering av helse- og arbeidsmiljøet, sier seksjonsleder Martin Pedersen. Her sammen i døra f.v. Allan Kristiansen, Wigdis Iversen og Eva Juul.

- Arbeid i bynære strøk. Det er en del av våre ansatte som har sin arbeidsplass ved/på sterkt trafikkerte vegger i nærheten av byer. Dette vil bli fulgt opp.
- Kartlegging av trafikkavdelingen
- Førstehjelpkurs for produksjonsavdelingen
- Følge opp LM-vedtak om kjemiske- og helsefarlige stoffer
- AKAN, organisering (blåse liv i AKAN-utvalget)
- Attføringsrutiner og rutiner for oppfølging av sykefravær
- Informasjon om nesten ulykker

I tillegg vil seksjonen i løpet av høsten sende ut en behovsundersøkelse for 1998. Dette vil bl.a. danne grunnlag for hva seksjonen vil arbeide med neste år.

Hovedverneombud Allan Kristiansen (58 år)

Allan innehar et verv som velges hvert annet år, og for hans vedkommende har det vart i 12 år. Tidligere var hovedverneombudet plassert på produksjonsavdelingen, men nå er han på administrasjonsavdelingen. Det er først det siste året at dette vervet har vært en heldidsstilling. Allan begynte i States et vesen i 1960 og trives meget godt i etaten. Som hovedverneombud samarbeider han og koordinerer verneombudene. Han arrangerer samlinger og drar rundt og prater med de 22 kontaktpersonene. Av andre arbeidsoppgaver kan nevnes prosjektoppgaver som helsefarlige stoffer og støv.

Forts. s 21

Kvinner i Vegvesenet

Noen av oss deltok på en spennende konferanse i Sandefjord i vår med tema «Vil kvinner til topps - eller?»

Det er nå økende fokus på forskjelligheter mellom mann og kvinne.

Dette er en positiv utvikling. Ingen ønsker at kvinner skal bli som menn. En periode var slik tilnærming nødvendig for å komme inn i mannsdominerte grupper.

Nå er vi kommet så langt at vi kan satse på kvinnenes spesielle egenskaper.

Ved å satse på det genuine i begge kjønn, får vi det beste, det er det vi er ute etter, det optimale. Det er ikke mulig å få det beste så lenge utvelgelsen skjer fra halvparten av jordens befolkning!

Ranghild Ustgård - rektor BI Vestfold - påpekte punkter hvor menn og kvinner er forskjellige. Kvinner etablerer horisontale relasjoner - grupper - samspill. Det er ikke konkurranse som preger vår identitet. Makt er kvinner generelt lite opptatt av. Kvinner er helhetsbetraktende. Sentrale elementer i livet vårt er vevd i hverandre, og planlegging og prioritering bærer preg av det. Organisasjonene går glipp av ulike tenking - viktige ressurser - så lenge kvinnene ikke er med til topps. Ulik tilnærming virker utfyllende. Homogene ledergrupper kan gi ensartet og snevert beslutningsgrunnlag. Variasjon blant deltakerne gir mer kritisk analyse og helhetlig løsning av problemer og beslutninger. Dette vet vi - men blir det fulgt?

Hvis kvinner skal bli ledere - må organisasjonene bli bevisste det potensialet som ligger i å ha begge kjønn repre-

sentert i ledelsen. Og kvinner må ønske å bli ledere.

Som jenters fortrinn ble nevnt at jenter planlegger bedre - jenter behersker følelsesdelen - har bedre antenner - har ikke prestisjebehov - viser omsorg - kan organisere - tåler å ha mange baller i luften av gangen.

Hva er kvinners sperrer? Det er kvinners egne krav til seg selv (som er høyere enn tilsvarende hos menn). Det er menns ulike krav til kvinner og menn. Det er tradisjon, menns holdninger, menns gutteklubber. Det må være mulig å utføre ledelse i tillegg til å leve et normalt familieliv. Kvinner er strengere i sine prioriteringer - ser helhet. De færreste er villige til å prioritere en le-

derjobb på bekostning av andre viktige verdier. Det er toppledelsen som må flagge likestillingsarbeidet. Handling må følge ord. Kvinner må ta sjanser, velge «riktige» bedrifter (og riktig sjef).

Vegvesenet har få kvinnelige ledere. Vi mangler forbilder. Statens vegvesen Vestfold har 338 fast ansatte (faktisk tall ca. 420) - 83 er kvinner - 7 av dem er ledere - ingen på avdelingsledernivå.

Vi er mange kvinner som ikke er ledere. Hvordan har vi det egentlig? Vi trives stort sett veldig bra. Mye positivt kan sies om vårt «vesen». Men - vi føler sterkt at vi jobber i en mannsdominert etat. Det er ingeniørene, menns tanker og verdier som er fremtreden-



de, som betyr noe. Vi jenter er snille, tålmodige, samvittighetsfulle,..... vi krever alt for lite! Nyere forskning viser at generelt har ikke kvinner det samme behov for å markere seg som menn har. Det betyr ikke at vi gjør mindre eller at det vi gjør ikke er viktig. Vi gjør bare ikke så stort nummer av det vi gjør. Vi tar også ansvar, men det vi tar ansvar for blir ikke tillagt samme vekt som menns innsats. Vi kan takke oss selv - vi er for beskjedne. Vi må synliggjøre arbeidet vårt. Vi må hoppe ned fra gjerdet og fortelle hvor fortreffelig jobb vi gjør. At vi er beskjedne rettferdiggjør ikke ignorering av vårt arbeid. Mange ledere tar ikke personalansvaret sitt alvorlig verken i forhold til å oppmuntre, gi tilbakemeldinger eller å sørge for at vi får rettferdig lønn. Det virker demotiverende.

*Gro Harlem Brundtland -
Aftenposten 8. mars*

«Kvinner utgjør i dag nesten halvparten av arbeidsstyrken, og de er i ferd med å gå forbi sine mannlige kolleger når det gjelder høyere utdannelse. Kvinnens arbeidsinnsats verdsettes imidlertid generelt lavere enn menns, og opprykksmulighetene er dårligere.»

«Innstillingen fra det såkalte Arbeidsvurderingsutvalget som ble fremlagt tidligere i år, fremgår det med all tydelighet at det finner sted en lønnsmessig forskjellsbehandling av kvinner og menn, både når de utfører samme arbeid i samme virksomhet og ved at lønnsnivået er generelt lavere i typiske kvinneyrker.»

Her er jenter som har arbeidet i Vegvesenet i mange år, og har ervervet mye erfaring og kompetanse. De er ikke blitt verdsatt i form av lønn eller status. Vi lever i et kompetansesamfunn. Er det kun teknisk utdanning som monner? Henger det noe igjen av det gamle om at kvinner blir forsørget mon tro? Slik er ikke verden for kvinner. Mange er alene. Uansett må det være et rimelig krav å kunne forsørge seg selv og barn på anstendig vis når en arbeider i full stilling. Vi må bli vurdert etter innsats, ansvar og utdanning på lik linje med menn. En selvfølge? Nei, virkeligheten er ikke slik for oss!

Likestilling/likeverd angår ikke bare tema ledelse. Det angår oss alle på jobb og i hjemmet fordi kvinners innsats generelt fortjener å bli oppvurdert. Vi må jobbe med dette - alle vil profitere på det - ved at vi vil få et bedre samfunn totalt. Viktigst er at menn og kvinner får de samme muligheter til utdanning og arbeid, og at lønn blir vurdert likt for alle.

Vi må bli flinkere til å støtte hverandre!

Jeg inviterer herved til debatt. Og for å stimulere skrivelysten - et sitat fra Geir Kaufmann - professor ved Handelshøyskolen BI: «Det er klar sammenheng mellom intelligens og kvinnelige ledere. Hos menn har det ikke sammenheng». (Et utsagn basert på ferske forskningsresultater!)

Forts. fra s. 19

Allan ser fram til at seksjonen får alt på plass og lege er ansatt.

Helsekonsulent/sykepleier Wigdis Iversen (50 år)

Wigdis er ansatt i nyopprettet stilling som bedriftssykepleier. Hun kjenner Vegvesenet godt fra tidligere jobb i bedriftshelsetjenesten som vi har vært en del av. Hun ble ansatt i fellesordningen i

1984. Fra 1. januar til april i år jobbet hun i bedriftshelsetjenesten i Statens Park. Før 1984 har hun bl.a. jobbet på Universitetet i Oslo og på kirurgisk avdeling på Sentralsykehuset i Tønsberg. I tillegg har hun jobbet hos privatpraktiserende lege. Wigdis er fra Larvik, men bor i Tønsberg. Hun liker håndarbeid og er glad i hus og hjem i tillegg til at hun svømmer. Ifølge Wigdis selv, er kontordøren hennes på Ås alltid åpen. I den nye ordningen skal hun også ta blodprøver, blodtrykk og hørselstest osv. Hun er ingen medisinert, men kan og har erfaring fra det meste innen faget sitt og har også kompetanse som spesialist i bedriftssykepleie.

Helsekonsulent/ bedriftsterapeut Eva Juul

Eva ble ansatt 100 % i Statens vegvesen Buskerud i 1995 etter å ha jobbet i en fellesordning mellom Vegvesenet i Buskerud og Telenor. Hun er i dag innleid til Vestfold 50 %. Dette samarbeidet over fylkesgrensen er en prøveordning som vil vare i ca. ett år. Hun har ingen faste dager i Vestfold, men gjør avtaler etter behov (mobiltelefonen er uunnværlig).

Eva har jobbet ni år i bedriftshelsetjenesten på Rikshospitalet i tillegg til at hun har drevet behandlende virksomhet selv og i institusjoner. Hun ble ferdig uteksaminert som fysioterapeut i 1964 og hadde hjemmepraksis mens barna var små. Hun er gift, har to voksne barn og pendler fra Asker til Ås. Eva liker å jobbe selvstendig, legge opp dagen selv, og hun tror hun vil trives og at jobben er kjempetopp. Hun liker godt kombinasjonen av helse- og vernepersonell sammen og liker å jobbe i HMS teamarbeid. Fagmiljøet i egenordninger er lite, og det er nødvendig med et tett samarbeid for å få et slikt miljø til å fungere, både på tvers av fylkesgrensene og mellom Vegdirektoratet og fylkene. Det må være rom for å delta i det som skjer på tvers av fylkesgrensene og i Vegdirektoratet. Input fra andre som driver med samme er en nødvendighet.

Seksjonsleder Martin Pedersen er presentert ved en tidligere anledning.

Tjenesteavslutning med stil

Tjenesteavslutning for seks av våre tilsatte ble arrangert på Fossekroa torsdag 19. juni. For første gang ble det holdt en felles avslutning for tilsatte fra administrasjons-, trafikk- og produksjonsavdelingen.

Følgende personer ble takket for lang og tro tjeneste og overrakt vegsjefens vase, diplom og gaver: Mona Karlsen, Finn Roar Ellefsen, Anton Asbjørnrød, Magne Hagejordet, Arnt Spetalen og Roald Johansen.

Vegsjefen holdt tale, og arbeidsledere kom også med hilsner. Undertegnede hadde gleden av å binde det hele sammen. Ønsket om at en slik avslutning skal være såpass høytidelig at det kommer en liten tåre i øyekroken, samtidig som det ikke skal føles stivt og klamt, ble innfridd. Fossekroa er også det ideelle stedet for et slikt arrangement, med nydelig mat og kjempegod service.



Tjenesteavslutning med stil sammen med vegsjef Johan Lepperød. F.v. Anton Asbjørnrød, Johan Lepperød, Mona Karlsen, Finn Roar Ellefsen, Magne Hagejordet, Roald Johansen og Arnt Spetalen. (Foto: Annlaug Wold).

Gratulerer

50 år

Øyvind Rød, 23. juli
Øystein Ludvigsen,
30. september
Karin Johansen, 4. oktober
Vigdis Tiley, 6. oktober
Henning Røed, 12. desember
Rune Lundquist,
30. desember

60 år

Frank Skog, 22. juli
Annlaug Irene Buer,
25. november

65 år

Julius Løkke, 26. august
Ragnar Solum, 22 september
Bjørn Gustav Nilsen,
4. oktober
Karin S. Johansen,
1. desember
Magne Hagejordet,
21. desember

70 år

Asbjørn Hansen, 7. november
Arne Dammen, 25. november

75 år

Svein Dukefos, 1. juli
Thorleif Andersen, 28. august
Arne Sundseth, 4. oktober
Arnfinn Opsahl, 30. oktober

80 år

Peder Løver, 23. juli
Aksel Sannes, 26. november
Ivar Skjeggerød, 17. desember

85 år

Otto Bjørnsvik, 25. august

Vi ønsker seks nye lærlinger velkommen!

Det er for tiden svært få som velger Veg- og anleggs- linja på videregående skole i Vestfold. I år var det kun seks personer. Disse skal fordeles på kommuner, entreprenørfirmaer og Statens vegvesen. Vegvesenet har vært i kontakt med aktuelle skoler, og ellers vært aktive når det gjelder å få kandidater til å søke lærlingeplass hos oss.

Årets lærlinger er:

Jørn Halvard Stokland - Anleggsmaskinreparatør
Liv Ask - Anleggsgartner
Sven Martin Bræin - Veg- og anlegg
Kjetil Lode Christiansen - Veg- og anlegg
Kenneth Remi Iversen - Anleggsmaskinfører
Vidar Thoreplass - Betongfaget

De som har hatt opplæring i snart 3 og 1 år er:

Elin Kristensen - Grunn- og anleggsteknisk arbeid
Anne-Lise Røed - Grunn- og anleggsteknisk arbeid
Bjørn Seterstøen - Anleggsgartnerfaget

Av disse er nå Elin klar til å gå opp til fagprøve i høst.

Vi vil presentere de nye lærlingene i neste nr. av Vestfolder'n

Fornøyde pensjonister på tur

Onsdag 11. juni var det tur til Blåfarverket for Vegvesenets pensjonister med ektefeller.

Denne gangen var det i alt 30 personer som var med på turen og de dro avsted i praktfullt vær. Etter oppsamling fra Sande og Vervingen vegstasjoner, kjørte vi opp Lågendalen til Fossekroa. Der ble det servert rundstykker og kaffe. Videre gikk turen via Kongsberg, Lampeland, Sigdal og ned til Blåfarverket. Her fikk vi omvisning, først på Blåfarverket og senere oppe ved gruvene. Gruvene var for øvrig vel verd et besøk, der oppe er det mye å se. Men det var det dessverre ikke nok tid til denne gangen. Men kanskje det kan friste noen til en tur på egen hånd.

En fornøyd gjeng vendte nesen hjemover sent på ettermiddagen etter nok en vellykket tur.

Minneord

Trond Holmstad døde 7. august i en alder av 34 år.

Roar, bror til Trond, sa under minnestunden etter begravelsen at Trond den siste tida fikk jobbe med det han likte best av alt - informasjon. Den setningen gikk rett inn i mitt hjerte.....

Trond hadde så mange ideer og tanker om hvordan ting skulle se ut og han tilførte informasjonstjenesten noe nytt og kreativt. Da Trond begynte i Statens vegvesen, egentlig som vikar for meg, jobbet Erik, Trond og jeg sammen. Senere gikk Erik over til annen avdeling og Trond og jeg var alene på Info før Det nye Vegvesenet resulterte i en egen seksjon. Jorunn og Knut ble tilknyttet seksjonen og ble godt kjent med Trond og gledet seg over hans morsomme kommentarer og ideer, alltid med et glimt i øyet.

Trond ble alvorlig syk for litt over et år siden og vi holdt på å miste han da. Hans sterke fysikk og gode form reddet han fra døden den gang. Men han fikk etter dette et vanskelig liv full av smerter og mang en tåre ble felt fra de store brune øynene.

Trond og jeg ble gode venner og vi kunne prate, le og spøke sammen. Det var dessverre ikke lange tida vi fikk sammen. Han var en følsom gutt og ville ikke at alle skulle vite om hans hjertesykdom.

Trond var en familiemann og han var så glad i Anne og Kaja. Han var så stolt da han fortalte meg om huset de hadde kjøpt på Vear og gledet seg så til at de skulle skape familiens nye hjem sammen.

Jeg føler en takknemlighet over at jeg fikk kjenne Trond. Det var så utrolig vanskelig å ta farvel med han.

Jeg lyser frem over Tronds minne.
Takk for alt.

Jorun

Minneord

Vår kjære tidligere kollega Harald Stein Bøhmer døde 20. juni 1997 etter et kort sykeleie. Han ble bisatt i Ekeberg kapell Sandeffjord 24. juni 1997, 77 år gammel. Under bisettelsen var det militær æresvakt. Harald ble født i Asker 27. september 1920. I 1940 var han med i felttogene i Gudbrandsdalen, og ble senere tatt til tysk krigsfange ved Åndalsnes. Etter løslatelsen dro han tilbake til Asker og var med på å starte og organisere milorg i Norge. Etterhvert ble det for hett i Oslo-området og han gikk etter mislykket rømningsforsøk til Sverige i dekning i Sandeffjordsområdet. Fra dette stasjoneringsområde var han med å lede og videreutviklet milorg og grenselosvirksomheten til Sverige. Han var med på mange tøffe og farlige oppdrag som satte dype spor. Etter krigen var han med på å lede opprydningen i Norge. Harald var stolt av fedrelandet og kunne satse alt for et fritt land. Etter milorg fortsatte han naturlig i heimevernet og var områdesjef med kapteinens grad ved oppnådd aldersgrense. I det sivile tok Harald elementærteknisk skole, maskinlinje og en serie kurs innen bilreparasjon, ledelse, administrasjon mm. Han arbeidet som reparatør, formann og verksmester i det private næringsliv I 1963 ble han ansatt som oppsynsmann i Staten Vegvesen på Ås maskinsentral. Fra 1979 til han sluttet i arbeidslivet var han oppsynsmann ved Verningen vegstasjon. Harald var interessert i sine kollegaers arbeidsforhold og var med i styret i NFATF. Han var en periode formann i Samarbeidsutvalget for Statens Vegvesen i Vestfold og gjorde der en god innsats. Harald var en vi kunne stole på. Han hadde god oversikt og så muligheter og løsninger på problemer, samt foreslo ofte konkrete forbedringer til maskinfabrikanter. Slike forslag ble oftest gjennomført. En avtale er en avtale og dette gjelder begge veier var hans motto. Han kunne være nøye når dette var nødvendig for å oppnå et godt resultat. Harald var et godt menneske, en flink leder og kunne sette igang de rette tiltak til rett tid. Vi har mye å takke han for. Vi lyser fred over hans minne.

Audun Nordbotten

Minneord

Johanne Johannessens bortgang kom som et sjokk på oss alle. Sykdommen rammet henne brått og uventet, og hun døde mindre enn to uker etter at hun ble syk og lagt inn på sykehus. Johanne mistet sin mann i mai, men til tross for den store og vanskelige sorgprosessen hun var midt oppe i, klarte hun å holde livsmotet oppe. Hun så framover og stilte opp på

det som skjedde, både faglig og sosialt. Seksjonen hadde en fin sommerfest på hytta på Tjøme rett før Johanne ble syk, og vi er veldig glade for at vi fikk denne stunden sammen med henne.

Det er ufattelig at Johanne er borte for alltid. Vi kan ikke forstå at hun aldri mer skal være en del av seksjonen vår. Hun arbeidet 28 år i Vegvesenet, de siste fire årene ved vegkontorets kantine. Johanne stilte

store krav til seg selv og arbeidet hun utførte. Hun var en aktiv og initiativrik person - alltid beredt til å ta fatt på nye oppgaver og ansvarsområder. Itillegg var hun en viktig miljøskaper med sitt gode humør og positive væremåte.

Vår kjære Johanne er dypt savnet hos oss på fellestjenesten. Vi vil alltid huske henne som en omsorgsfull, ærlig og positiv venn og kollega.

Fellestjenesten v/Eva Monsen

Litt av hvert

En "rystende" opplevelse...

Husker du hvordan det var å være fersk på anlegg i Vegvesenet? Hvor mye du skulle lære, og ikke minst hvor STORT alt virket?

Torsdag kjørte jeg glad og fornøyd til Barstad, "bevæpnet" med notablokk og kamera for å ta bilder av anlegget og prøve å skrive noe fornuftig. Jeg gledet meg til befaringen, og var egentlig ikke forberedt på problemer av noen art.

På Barstad hilste jeg på min guide for dagen, Leif Kjølén, og fikk et kvarters innføring i hvordan man bygger veg: dreneringssystemer, planering og lagdelingen av asfalttyper osv. Lettere ør i hodet bar det så avgårde i Leifs imponerende Land-rover sammen med Brit Marie og Nina fra Barstad.

"- Jippi, tenkte jeg,-tøff bil,-dette blir moro!"

Feil. Helt feil!

Elendigheten av en bil kunne jo kjøre hvor som helst, det bar oppover bratte skråninger som jeg aldri hadde trodd en personbil kunne klare. På toppen nådde vi akkurat å få et glimt av den imponerende utsikten før vi igjen raste nedover noe som for meg fortonet seg som et stup, rett mot ei bru. "-Hvis denne bilen begynner å skli..., "rakk jeg å tenke før livet begynte å passere revy.

"-Dette er vel ingenting mot helikopter," hoiet Brit Marie begeistret fra baksetet. Jeg hadde nemlig

vært oppe i helikopter for første gang i mitt liv noen uker tidligere.

"-Jeg foretrekker helikopter 1.000 ganger framfor dette, pep jeg og klamret meg fast mens jeg prøvde å få tak i blokk og penn som hadde forskanset seg på dørken under hjelm og ryggsekk.

Solen skinte som besatt, og der vi kjørte gjennom månelandskapet oppdaget jeg at det ikke var helt lett å ta bilder av de flotte 45-tonns "dozerner". De var nemlig bare duse skygger inne i støvfokket, på tross av at anlegget har en mann som vanner på heltid. Hvordan gutta hadde det inni disse doningene, tør jeg nesten ikke tenke på.

Et par timer senere satt jeg gjennomrystet, søkksvett og ør igjen på Barstad, klar for en tre miles kjøretur hjem i rushtrafikk.

Med meg hadde jeg en halv film og to sider med uleselige notater.

Utrolig nok hadde jeg også beskyttelseslokket til kameraet mitt, Leif fant det igjen nede i rommet på bildøren.

Jeg lærte en hel masse på denne turen,- men ikke nødvendigvis om anlegget...

Anne Mette Storvik (alias ferskingen)

Langdalens lille strek

