

Vestfolder`n

Avis for vegfolk i Vestfold

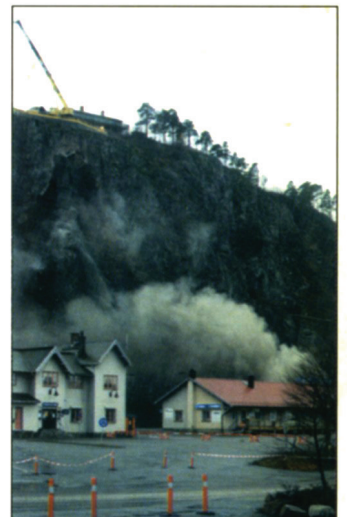
Nr. 4, 24. årgang, 5. desember 1997

"PAVEN" I GRUS



"Paven" i Holmestrand er snart historie. Mesteparten av steinblokka falt ned i grus etter den vellykkede sprengingen torsdag 20. november. Men maven til "Paven" ble hengende igjen i fjellet, og dette medførte at Vegvesenet måtte foreta noen mindre sprenginger uka etter. Dystre spådommer sa

at jernbanestasjonen ville forsvinne i sjøen, men heldigvis gikk det ikke slik. Ifølge målinger gjort etter sprengingene er det ikke registrert grunnbrudd eller bevegelser i grunnen under fjellet.



Torsdag 20. november, kl. 11.03 gikk salven av og "Paven" ble knust til grus rett over Holmestrand jernbanestasjon. Det store bildet viser steinmassene på veg ned, og bildet over viser maven som sitter igjen i fjellet.

(Foto: NTB)



Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
33 37 17 04/20

**God
jul!**

Vestfolder`n

Internavis for
Statens vegvesen
Vestfold

Redaktør:
Jorun Sætre

Redaksjon:
Anne Mette Storvik,
journalist
Knut Hovde,
layout

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

Trykk: Unique Trykk og Design A/S
Opplag: 800

Jubileumsåret 1998

1998 vil bli et spesielt år ved Statens vegvesen Vestfold. Det vil preges av jubileumsfeiring på forskjellige områder.

Mary Kristensen

Jubileumsfest i mars med et vesentlig kulturelt innslag (kaba- ret e.l.)

Dette arrangementet vil innlede jubileumsåret. Festen blir for alle ansatte med partner. Det kulturelle innslaget på festen - eller deler av det kan bli en del av Vestfolds bidrag til Kulturdagene i juni 1998.

Jubileumsutstilling på "Gamle Sande" i mai

Gamle Sande vegstasjon vil bli gjen-skapt med inventar m.m. i løpet av høsten i år. I mai tar vi sikte på å vise en jubileumsutstilling i og rundt vegstasjonen. Utstillingen vil selvsagt inneholde historisk materiale, primært med tilknytning til Vegvesenet, men vil også gi et bilde av de ansattes kulturelle aktiviteter på fritiden, bl.a. de bidragene som skal delta under kulturdagene på vegmuseet.

Kulturdagene på vegmuseet i juni

Det har meldt seg bred og allsidig interesse fra de ansatte for å delta aktivt på kulturdagene, alt fra malerutstilling, kullmøling og søm til veteran-motorsyssel. Det er også snakk om å danne en liten leikarring sammen med våre nabofylker.

Presentasjon av jubileumsbo-ken høsten 1998

Arbeidet med jubileumsboken er i god gjenge. Vi planlegger et arrangement rundt presentasjonen av boken neste høst. Det vil være naturlig å legge dette til Gamle Sande, eventuelt kombinert med andre aktiviteter med tilknytning til temaet.

Kulturdagene på Lillehammer - Hunderfossen 19. - 21. juni 1998

Vi har fått en fin, bred forhåndsopp-slutning til dette arrangementet. Det er en allsidig og variert sammensetning av aktiviteter som kan representere Vestfold på dette gigantiske arrangementet. Vi kan nevne ting som: treskjæring, maling, strikking, hekling, søm, grillkullbrenning, veteranbiler, gamle motorsykler, smykker, sang, dans, kaba-ret mm.

Eventuelle andre aktiviteter

Det bør være mulig å legge inn andre mindre aktiviteter eller arrangementer dersom det dukker opp gode forslag. Et tiltak som er foreløpig luftet i komitèen, er et arrangement i tilknytning til hulvegene i Hanekleiva som blir tilrettelagt for publikum.

Noen arrangementer vil ha preg av intern jubileumsmarkering i etaten. Andre arrangementer bør være mer utadrettet, der vi profilerer oss mot omgivelsene. Dette må vi ha i bakhodet i den videre planleggingen.

Innhold

Sande sier JA til bomstasjon	Side 2
Kollektivtrafikkplan	" 5
Arbeidene med "Paven"	" 6 og 7
Vinterberedskap	" 9
Handlingsplan for trafikksikkerhet	" 10
E 18 nordre Vestfold	" 12 og 13
Trær i Tønsberg	" 15

Sande sier JA til bomstasjon

Kommunestyret i Sande sa 19. november JA til bomstasjon på ny E 18 syd for Bergsenga og på nåværende E 18 ved Ødegården.

Aage H. Carlsen

I Sande har det vært stor skepsis til å få en bom på firefeltsvegen nord for Bergsenga/Gutu siden Drammen er Sandes handels- og fritidsby. For å redusere ulempene foreslo vi at Sandes befolkning skulle ha gratis passering i bommen fra kl. 1700 på hverdager og hele helgen. Til tross for dette, har mostanden vært stor i Sande.

Hvis vi legger vekt på lavest mulig etablerings- og driftskostnader, minst mulig avgiftsbelagt internttrafikk i Vestfold og at alle arbeidspendlere ut av fylket

mot Drammen/Oslo-området skal behandles likt, er det bom nord for Bergsenga som burde velges. Ut fra Sandes motstand anbefalte vi likevel at bommen ble plassert lenger syd, på strekningen Bergsenga - Hanekleiva. Dette er det eneste alternativet hvor det kunne oppnås lokal enighet og dermed en rask utbygging av E 18 til firefelts motorveg.

Sande-pakke

For å kompensere for ulempene Sande får ved etablering av bomstasjoner i kommunen, ble det i begynnelsen av november inngått en avtale mellom ordføreren, fylkesordføreren og vegsjefen om at det blir gjennomført tiltak i Sande. Det vil bli bygd gang- og sykkelveg langs riksveg 32 i Hanekleiva og gjennomført opprus-

ting av det lokale riks- og fylkesvegnettet i Sande sentrum. De totale kostnadene for disse tiltakene er begrenset oppad til 25 mill. kroner.

Det er imidlertid ikke nok med en bom på den nye E 18. Vi har et godt vegnett parallelt med E 18, og mange vil kjøre

nansiering i form av bompenger. En bompengeinnkreving er imidlertid avhengig av et lokalt initiativ.

I september 96 vedtok Vestfold fylkesting å opprette et bompengeselskap for å delfinansiere utbyggingen av firefelt E 18 og ba oss om at nødvendige utredninger

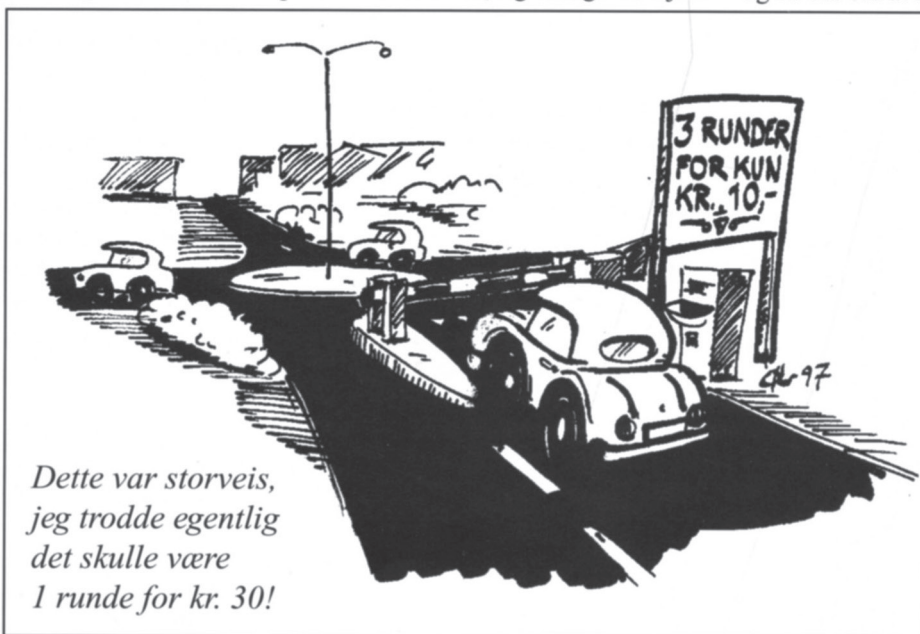
ble gjennomført for å kunne fremme en søknad til Stortinget snarest mulig.

Behandles i desember

Utredningen er gjennomført, og spørsmålet om bomplassering har vært ute på høring i kommunene i Vestfold. Saken skal opp i et ekstraordinært møte i Fylkestinget 22. desember. Går det som vi håper, vil Stortinget behandle saken før sommerferien 1998. Det betyr

i beste fall at vi gjennom låneopptak kan gå i gang med utbyggingen til fire felt allerede høsten 98 og ha en firefelts motorveg ferdig til Gulli utenfor Tønsberg i 2007.

Det er avgjørende for den videre behandling av saken at det er bred enighet i fylket om bomfinansiering og bomplassering. Spesielt viktig er det at den kommunen som får bommene innenfor sine grenser, er positiv. Det har vi nå oppnådd gjennom vedtaket i Sande.



Dette var storveis, jeg trodde egentlig det skulle være 1 runde for kr. 30!

disse vegene for å unngå å betale bomavgift. Vi foreslo derfor å plassere en bom på nåværende E 18 ved Ødegården og på rampene sydfra og sydover i det nye Hanekleivakrysset. Ulempen med dette alternativet er at den trafikken som bruker nåværende E 18 og som aldri vil bruke nye E 18, må betale bomavgift.

Bompenger nødvendig

Statens vegvesen Vestfold mener ut fra en faglig vurdering at det er behov for å bygge ut E 18 som firefelts motorveg fra Gutu og sydover gjennom Vestfold snarest mulig. I vegkontorets forslag til NVVP 1998-2007 pekte vi på at med de økonomiske rammene som var lagt til grunn for vegplanarbeidet, ville forsert utbygging til firefelts veg kreve ekstra fi-

Vegsjefens spalte

Better safe than sorry

“Paven” er historie. Murphys lov om at alt som kan gå galt går galt, og på det verst tenkelige tidspunkt, gjaldt ikke i Holmestrand. Vi hadde hell i uhellet. Da raset kom søndag morgen 9. november var det en lykke at det ikke var biler på E 18 akkurat der og da. Naturen er lunefull og ikke alltid forutsigbar. At noen etter dette kan føle det litt utrygt å kjøre på E 18 i området, er forståelig. Vårt siktemål har hele tiden vært, og er fortsatt, at sikkerheten for våre egne folk og trafikantene kommer først. Derfor vil vi også dobbeltsjekke fjellområdet ved “Paven” før vi igjen setter trafikken på. Hovedrensk langs hele fjellsiden fra syd for tunnelen til Tvilingsbro blir gjennomført i juni.

Arbeidet med “Paven”, har ikke minst av sikkerhetsmessige grunner, vært en spesielt krevende oppgave. Aktørene har fått rikelig bruk for sin fagkunnskap, erfaring, dristighet og utholdenhet under tidspress og vanskelige forhold. Oppgaven er etter min oppfatning løst på en meget god måte. Sentralt i arbeidet sto Sigbjørn Gjerden, Dag Runar Haugen, Anne Margrethe Økstad og Ann Karin Midtgaard. Rundt disse har det selvsagt vært dyktige fagfolk, som geologer, geotekniker, fagarbeidere og andre, som har gjort viktige og ansvarsfulle jobber. Med i teamet har vi også hatt dyktige kranførere og fjellborere, som alle på en fin måte har løst sin del av oppgaven. Jeg takker alle.

La meg også takke trafikantene, både på veg og jernbane, for utvist forståelse og samarbeid. Det samme gjelder NSB, hotellet med gjester, kommunen og handelsstanden samt media, som alle har bidratt til at det hele gikk så bra. Økonomien i Norge er god. Vi merker det tydelig på trafikken og på bilomsetningen.

Likevel går vi trangere tider i møte på samferdselssektoren i Vestfold. Vi skulle så gjerne opprettholdt tempoet i utbyggingen av veg og jernbane. Vi er spesielt bekymret for 1998-bevilgnin-

gene. Enkelte synes å være av den oppfatning at om vi ikke får de ekstra 100 mill. kr til E 18-utbyggingen i 1998, kan vi fortsatt klare å åpne til Helland i november 2000. Det er ikke tilfelle. Vi må

*Av vegsjef
Johan Lepperød*



nok se i øynene at vi da får en forsikelse. Det er uheldig både av hensyn til trafikantene og miljø/sikkerhet langs nåværende E 18. Det er også et dårlig signal til alle de som virkelig har stått på for å holde framdriftsplanen som lovet. Et lyspunkt er det at delfinansiering med bompenger får nødvendig oppslutning. Det vil bringe E 18-utbyggingen inn på et riktig spor, som Ibsen uttrykte med ordene: “Hva du gjør, gjør fullt og helt, ikke stykkevis og delt.” Det hadde selvsagt vært ønskelig om staten sto for det hele og fulle. Men når så ikke er tilfelle, er det prisverdig av fylkeskommunen og kommunene å ta ansvaret.

Neste år får vi ansvar for å forvalte nærmere en halv milliard kr, det meste til E 18. Det er vår oppgave å sørge for at midlene går til tiltak og aktiviteter som er målrettet og resultatorientert. Det vil i klartekst si at vi bruker minst mulig til administrasjon, planlegging og oppfølging. I så måte vil 1998 være et år

med større utfordringer enn tidligere. Både på anleggssiden og på drift- og vedlikeholdssiden får vi som kjent mindre midler enn forventet. Trafikantene vil særlig merke det på drift og vedlikehold, hvor vi sannsynligvis får et kutt fra 110 til 90 mill. kr. Det betyr mindre til dekkefornyning, mindre til vintervedlikehold og til vedlikehold av grøntarealene.

For mange i etaten vil dette føre til omstilling og tilpasninger, som ikke alle setter pris på. Noen må ta andre oppgaver og legge større innsats på andre områder enn det en selv mener er viktigst. Derfor er årsplanarbeidet så sentralt i den prosessen vi nå er i gang med for å møte utfordringene i 1998.

Vi vil fortsette arbeidet og prosessen med OU-prosjektene Kvalitetsforbedring (KFP) og Holdning til handling (HTH). Gjennom en god prosess om hvilke verdier vi ønsker skal prege vårt arbeid og våre handlinger, har vi funnet fram til enkle og felles begreper. Vi trenger likevel fortsatt hjelp av hverandre for at vi som amerikanerne skal si: “Walk the talk.”

Etter nok et år med mange krevende oppgaver og utfordringer, kan vi være fornøyd med at det meste har gått etter programmet. Vi forbedrer oss stadig, og innsatsen er god. Mange jobber i det stille og gjør lite av seg. Jeg vil derfor rette en spesiell takk til dere som - når alt kommer til alt - betyr så mye for virksomheten og for gjennomføring av oppgavene. Mange av dere holder til på administrasjonsavdelingen.

Takk til alle for et fint år og for fin innsats for fellesskapet.

La meg avslutningsvis minne om at neste år er jublieumsår. Jeg ser fram til en verdig markering.

Riktig god jul og godt nytt år til dere alle og til familien!

"TA BUSSEN I STEDET!"

Visjonen er at kollektive transportmidler i Vestfold har så god kvalitet at du foretrekker dem framfor bilen din. Målet er å redusere veksten i biltrafikken gjennom å øke andelen buss- og

togreiser. Konkret er målet å øke antall bussreiser med 30 % i perioden 1997-2001 og antall togreiser med 100 % innen 2010, forutsatt dobbeltsporet jernbane.

Ann Karin Midtgaard

Høres dette ut som målsettingene til NSB og Norgesbuss? Det er det, men det er også målene til Statens vegvesen, Vestfold fylkeskommune, Fylkesmannen og kommunene i Vestfold.

Det er disse som i felleskap står bak "Kollektivtrafikkplan for Vestfold 1997-2001". Skal man oppnå mindre biltrafikk og mer kollektivtrafikk, er det helt nødvendig med et samspill av virkemidler og samarbeid mellom aktører, står det i vårt forslag til NVVP 1998-2007. Man må tenke helhetlig for å få resultater.

Tiltakspakkene

"Hvert skritt du tar burde lede deg nærmere din visjon", står det et sted i kollektivtrafikkplanen. Og planen er bygd opp av mange ulike prosjekter, som hver for seg er skritt i riktig retning. To av prosjektene er "Tiltakspakke Tønsberg" og "Tiltakspakke Larvik". Det er avsatt 20 mill. kr til disse, hvorav halvparten betales av Samferdselsdepartementet og den andre halvparten dekkes i felleskap av lokale aktører, med Statens vegvesen Vestfold og Vestfold fylkeskommune som de tyngste. Vår andel er 2,7 mill. kr i 1998.

Hos oss er det Morten Hafting og Hege Eick i trafikkavdelingen og Eva Preede i utbyggingsavdelingen som jobber med prosjektet. De forteller at tiltakspakkene for Tønsberg og Larvik er relativt like og blant annet inneholder opprusting av bussholdeplasser, et utvidet kollektivtilbud, billettsamarbeid og sykkelparkering.

Ett viktig tiltak ble iverksatt i Tønsberg 20. oktober: Enkelte bussruter ble lagt om og de mest brukte rutene fikk flere avganger og obligatoriske stopp ved jernbanestasjonen. Det gjør det enklere for mange å reise kollektivt helt hjemmefra. Det er utarbeidet brosjyrer, annonser, nye rutetabeller og radio-spots for å informere om det forbedrede busstilbudet.



Reduksjon av veksten i biltrafikken er målet, og for å nå dette målet skal andelen buss- og togreiser økes. Dette finner vi i "Kollektivtrafikkplan for Vestfold 1997-2001".

Knutepunktene

To andre viktige tiltak er opprusting av jernbanestasjonene i de to byene. "Knutepunkt Tønsberg" og "Knutepunkt Larvik" går ut på å bedre organiseringen og utformingen av kommunikasjonen rundt jernbanestasjonene. Stasjonene er knutepunkter mellom tog, buss, drosje, bil og sykkel, og mye trafikk kan overføres til kollektive transportmidler hvis disse knutepunktene koordineres og effektiviseres.

Under planlegging er større plass for sykkelparkering under tak og med overvåking ved jernbanestasjonen. Dessuten arbeides det med å øke kapasiteten for langtidsparkering og trafikkregulering i Jernbanegata for å få bedre plass til bussene. Det skal utredes om Jernbanegata kan stenges for biltrafikk og kun benyttes for busser, drosjer, gående og syklende.

"Knutepunkt Tønsberg" skal være gjennomført til åpningen av Gardemobanen i oktober 1998. Da vil togtilbudet på Vestfoldbanen få et stort løft. Gjennomføringen i Larvik ligger ett år etter i tid.

Samferdsels- og miljøpolitikk

En bedring av kollektivtilbudet er i tråd med Samferdselsdepartementets uttalte politikk.

Sissel Rønbeck sa bl.a.: "Nå må det bli

slik at kollektivtrafikken reelt konkurrerer med privatbilen i byer og tettbygde strøk. Jeg vil foreslå en rekke tiltak som øker framkommeligheten ved å prioritere kollektivtrafikk i vegbildet og ved koordinering av rutetider." Den tidligere samferdselsministeren sa også at: "Alle statsråder i regjeringen er miljøvernministere, selv om Thorbjørn Berntsen har det faglige hovedansvaret."

I Vestfold forventer vi i år en trafikkvekst på 6-7 %. Mens det i 1990 var 83.750 registrerte person- og kombibiler i Vestfold, var tallet i 1996 hele 86.555, altså en økning på nærmere 3000 biler.

En årlig befolkningsvekst i Vestfold på 1500 personer i året kombinert med økt bilhold er hovedårsaken til den sterke trafikkveksten. Tilflytting av unge mennesker til fylket, økt mobilitet og pendling virker i samme retning.

Trafikkveksten skaper store framkommelighets-, trafikkikkerhets- og miljøproblemer. For å demme opp for trafikkveksten er det nødvendig med en vridning fra bilbruk til kollektivtransport og sykkel i sentrumsområdene. Derfor er et konkurransedyktig kollektivtilbud et mål for alle - også for Vegvesenet.

"Paven" falt

- maven hang igjen

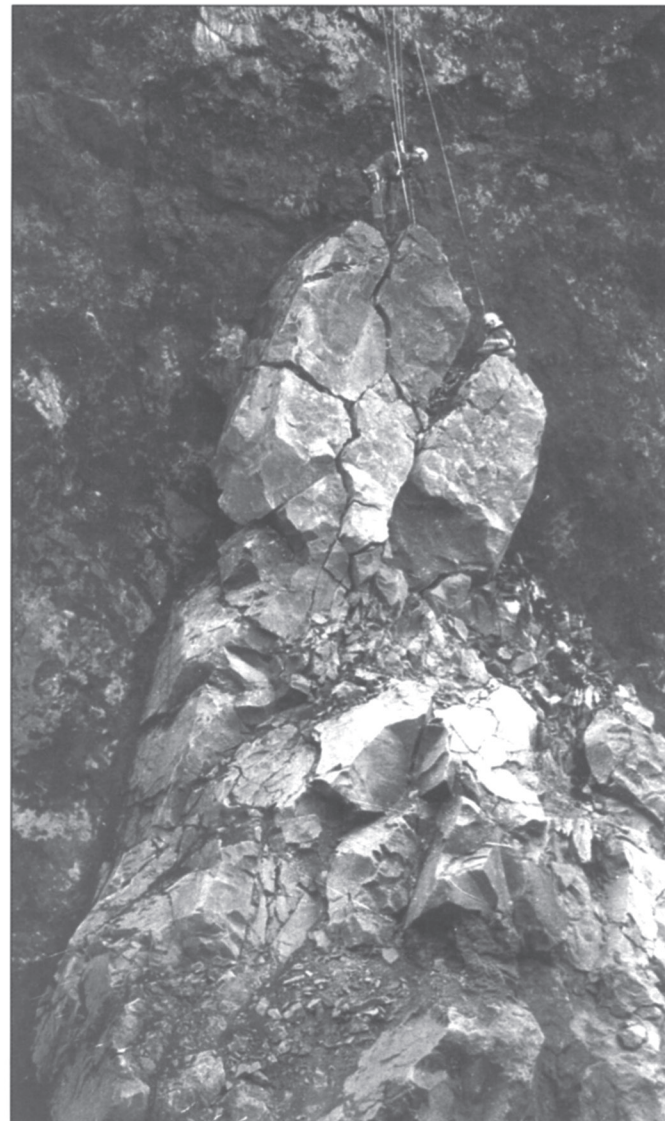
Holmestrand jernbanestasjon ble heldigvis stående igjen etter sprengingen av "Paven" torsdag 20. november. Prosjektleder Anne Økstad var meget fornøyd etter den vellykkede operasjonen. Dystre spådommer sa at hele området ville forsvinne i sjøen pga. de dårlige grunnforholdene.

Jorun Sætre

Tre minutters nervepirrende sirene, et kort opphold og så PANG: Der gikk den 3.000 m³ store A-blokka i biter. - Dette gikk jo bra, var Anne Økstads første bemerkning umiddelbart etter at Vegvesenet sprengte blokk A i fjellet over Holmestrand jernbanestasjon. Det var tydelig å se lettelse i ansiktet hennes etter at den store blokka hadde falt. Steinblokka ble nærmest pulverisert og fordelte seg pent i 60 meters bredde. Over området lå en stor, grå røyksky. Det meste falt ned på E 18, bare en stor og noen mindre steiner falt ned på det innerste jernbanesporret. Både skinner og strømledninger viste seg intakte ved Jernbaneverkets inspeksjon.

Krevende jobb - vellykket sprengning

Det var en absolutt vellykket sprengning som våre modige menn i prod.avd. skal ha all ære av. Dag Runar Haugen er anleggsleder og Sigbjørn Gjerden arbeidsformann og skytebas. I tillegg har Bjørn Flaatten, Bjørn Kåre Ifarness, Helge Fristad, Andreas Styrvoll, Kjell Arne Bårnes, Finn Tore Lie, Kjell Karlsen, Anders Wegger vært med på denne krevende



og vanskelige jobben, enten i fjellet, nede på bakken eller ved riggen på toppen. Tre av disse, Sigbjørn Gjerden, Helge Fristad og Bjørn Kåre Ifarness, har vært med hele tiden. De andre har vært med i perioder. I tillegg kan nevnes at private firmaer har vært med.

Mange nysgjerrige

Det var mange skuelystne som hadde funnet vegen til Holme-

strandfjellet denne dagen. Politiets operative leder Tore Kristiansen fra Nord-Jarlsberg politikammer, hadde mer enn nok å gjøre med å holde pressfolk og andre nysgjerrige borte fra det evakuerte og sperrede området.

Åpen veg og jernbane

Riksveg 315, omkjøringsveg for E 18-trafikken, gjennom Holmestrand åpnet for trafikk

Våre modige menn!

Her henger de - på toppen av "Paven"s mave - våre modige menn. Hengende i tau med spett i handa, prøvde de å løsne de store blokkene som ble igjen etter sprengingen - og klarte det! Mange har lagt merke til de modige maurene i fjellveggen.

(Foto: Marit Borgen, Tønsbergs Blad)

igjen dagen etter kl 1200. Samtidig ble ett jernbanespor på Holmestrand stasjon åpnet for togtrafikk. Vegen hadde da vært stengt i 25 timer og jernbanen i nesten to uker pga. raset 9. november.

Hva med E18?

E 18 har vært stengt siden raset søndag 9. november. Vegen vil være stengt til oppryddingsarbeidene er ferdig og det vil muligens si i løpet av uke 49. Ifølge Anne Økstad vil Vegvesenet prioritere sikkerheten først og ikke åpne E 18 før det er forsvarlig.

Bakgrunn

Det pågikk ordinært fjellsikringsarbeid i Holmestrandfjellet da B-blokka i "Paven" plutselig sprengte måleinstrumentene med en bevegelse på 7 cm om kvelden 29. oktober. Vi måtte forsere arbeidet med å sprengne ned blokka og etter jobbing natt og dag, ble den øverste delen sprengt ned natt til 1. november. E 18 ble åpnet for trafikk igjen 6. november og tre dager etter kom raset på 2-3000 m³ stein, bl.a. resten av B-blokka. Etter raset søndag 9. november ble det bestemt å framskynde sprengningen av øverste blokka på "Paven" (den såkalte A-

blokka). I en salve ble de øverste fem metre fjernet. I løpet av de neste dagene ble ytterligere 5 meter pigget ned, og 20. november gikk altså resten av "Paven", bortsett fra "maven". 12. november opprettet Infoseksjonen et midlertidig infokontor i Holmestrand om fjellsikringsarbeidet. Pågangen fra media og trafikantene ble så stor at et eget apparat måtte takle det.

"Maven" også borte

Onsdag 26. november ble maven forsøkt sprengt og den nederste delen falt. Resten fjernes med hakking og spretting (små salver). Området ble ikke evakuert og vegen ble stengt i bare fem minutter mens salven gikk. Nå gjenstår opprenskingsarbeid i fjellveggen og rydding av steinmasser fra E18.



Anleggsleder Dag Runar Haugen og prosjektleder Anne Økstad kan være godt fornøyd med jobben som er gjort for å fjerne den gjenstridige "Paven".

Matter legges på toppen av "Paven" før sprenging torsdag 20. november. Vi ser Holmestrand Fjordhotell noen meter nedenfor.



Ingen bevegelse

Målinger i grunnen etter sprengingen 20. november viste en bevegelse på 6 cm. Ved en kvalitetskontroll fire dager senere viste det seg at det var gjort en beregningsfeil under målingen. Vi valgte å gå åpent ut og beklage feilen, og vi ble både forstått og tilgitt. Det positive i de nye opplysningene er at grunnen altså ikke hadde beveget seg i det hele tatt, og at vår kontrollmåling oppdaget det.

En av "Paven"s banemenn:

Sigbjørn Gjerden

Jorun Sætre

Sigbjørn Gjerden er arbeidsformann i Statens vegvesen Vestfold. Han hører egentlig til på Sande vegstasjon, men i den siste tida har fjellarbeid vært Sigbjørns arbeidsområde. Han var med tunnelarbeiderne fra Hordaland i Hanekleiv-tunnelen, og var med på fjellrensingen etter raset i Sundet. Så ble det arbeid i Holmestrandfjellet med den gjenstridige "Paven". Han kjenner Holmestrandfjellet bedre enn noen. Han har vært med på rensk og sikring av fjellet siden 1980. De siste ukene har det vært "Paven" som har opp-tatt Sigbjørn både dag og natt. Natten før raset drømte han faktisk at fjellet raste ut! Som



alle skjønner, har det vært en risikofylt og krevende jobb både fysisk og psykisk.

Hadde du noen problemer underveis?

- Det verste med hele jobben var boringa på A-blokka etter raset. Den begynte 48 timer etter at raset hadde gått. Jeg hadde en følelse hele tida at det beveget seg under beina mine

Sigbjørn Gjerden har vært svært etterspurt av pressen den siste tida, men han har greid å holde journalistene unna og konsentrert seg om jobben med "Paven".

og var redd for at hele greia skulle falle, vi hang i tau, men allikevel...., forteller Sigbjørn til Vestfolder'n. Da de holdt på som verst 2-3 døgn i strekk,

før den første sprengingen, følte han seg veldig sliten, men merket det ikke skikkelig før alt var over.

Hva var viktigst?

Ifølge Sigbjørn var sikkerheten det viktigste under alle operasjoner de foretok seg, at folka var sikret og at de følte seg sikre hele tida. For noen var det deres første tur i fjel-

let, og opplæringen var ikke lang før de måtte ut over kanten og henge i seler.

Hva med presset fra omverdenen?

- Vi visste at NSB presset på for å få åpnet for trafikk og at Handelstanden i Holmestrand ville ha vekk E 18-trafikken gjennom sentrum så fort som mulig. Og journalistene da - de greide vi å holde godt unna, forteller Sigbjørn. De var det infokontoret som tok seg av.

Godt sammensveiset gjeng

Gutta kommer fra flere steder i fylket. Helge Fristad kom direkte fra sykkelveganlegget på Valløveien til Holmestrandfjellet. Han liker seg godt og synes jobben har vært en fin utfordring. Både Bjørn Kåre Ifarness og Andreas Styrvold nikker enige til dette.

Stadig noe nytt for våre trafikkstasjoner:

Nye førerkort

Det har foregått politiske diskusjoner angående avtaler innen samferdsel og fisk i EU-forhandlingene den siste tida. Selv om det er fisk det stort sett har dreid seg om, er også samferdsel et av hovedtemaene i forhandlingene. Nye førerkort fra 1. januar 1998 har vært en av sakene, og for at myndighetene skal nå denne tidsfristen, skal produksjon av de nye førerkortene skje "utenfor" Vegvesenet.

Jorun Sætre

Det er bestemt at førerkortene skal produseres sentralt. Både ansatte og ansattes organisasjoner har reagert på at førerkortet skal produseres "utenfor" Statens vegvesen. Det er Vegdirektøren som har vedtatt sentral produksjon for å få i gang produksjon av nytt førerkort tilpasset EU fra 1. januar 1998.

Våre trafikkstasjoner

Det som skal gjøres på trafikkstasjonene er utskriving av "grunnkort", midlertidige kjøretillatelser. Disse vil bli skrevet ut fra Autosys og førerkortskriveren stasjonene benytter i dag er tenkt benyttet til dette formålet. I løpet av våren 1998 vil alle bildene i Autosys bli endret. Vårt skrankepersonale skal ta i mot bilde fra kunden. Bildet skal festes på grunnkortet, og ferdig grunnkort, undertegnet av førerkortinnehaveren, skal sendes rekommandert til den sentrale produsenten samme dag. Data fra Autosys sendes elektronisk til produsenten. Etter vel en uke vil førerkortinnehaveren ha mottatt det ferdige førerkortet fra produsenten i posten. - Vi vil få meget stramme rutiner, idet vi må sende rekommandert sending hver dag, sier Karin Johansen ved Horten trafikkstasjon til Vestfolder'n. Karin tror at det vil være attraktivt med nye førerkort, og dette vil føre til mer jobbing og køer på stasjonen, spesielt fra nyttår og en tid framover. Folk vil bytte ut sine gamle førerkort med de nye førerkortene.

Førerkort med førerrett

Utseendemessig vil kortene se ut som

bankkort, og EU-direktivene fører også til nytt innhold i førerkortet. Det nye førerkortet vil ikke få noen gyldighetstid trykt på kortets forside. Førerkortet vil få en betydelig økning i antall klasser, og på baksiden av kortet skal det angis gyldighetstid for den enkelte klassen. Det skal nå fokuseres på at vi gir en **førerrett** i de forskjellige klassene.



Invild Belaska (t.v.) og Karin Johansen kommer til å betjene kundene som kommer til Horten trafikkstasjon for å få "midlertidig" kjøretillatelse.

God informasjon

Ifølge Karin Johansen er det underveis i denne saken gitt god informasjon til de som skal jobbe med de nye rutinene. Vegdirektoratet skal ha skryt for gode og informative skriv og kurs. Dette har skjedd selv om tidsfristen er meget knapp.



Prosjektleder Sonja Sporstøl i Vegdirektoratet får ros fra våre medarbeidere på trafikkstasjonene for god informasjon om de nye førerkortene. Foto: Bjarte Skaugset, Vegdirektoratet.

Salt på rett sted til rett tid

-Vintervedlikeholdet koster Vestfold ca. 20 mill. kr i løpet av en normal vinter. Det jobbes derfor kontinuerlig med å få mest mulig trafikksikkerhet igjen for pengene, sier driftsleder Jarle Hillestad ved Ås vegstasjon. Nå tar Vegvesenet i bruk både satellitt og radar for å kunne forutsi saltbehovet.

Anne Mette Storvik

Vestfold skal være prøvefylke for en prognosemodell for vær- og føreforhold. Denne skal gjøre det lettere å dirigere saltbilene dit det trengs - når det trengs. Dermed vil trafikksikkerheten øke for bilistene, samtidig som Vegvesenet sparer penger.

Vestfold har fra før 11 klimastasjoner spredt rundt i fylket, fra Holmestrand i nord til Larvik i sør. Disse gir kontinuerlig informasjon om nedbør og temperatur i lufta og på vegbanen.

Nå skal i tillegg Meteorologisk Institutt lage en skyprognose til fire punkter i Vestfold, fra innland til kyst. Informasjonen fra klimastasjonene blir satt sammen med skyprognosene og vil gi pålitelige fire-timers prognoser for vær og føre i Vestfold.

-Systemet er prøvd ut i Sverige, noe som heldigvis betyr at vi slipper de verste "barnesykdommene", sier Hanne A. Nilsen på Ås.

Hvis testingen etter jul viser at systemet fungerer, vil den nye prognosemodellen hjelpe Vegvesenet til å salte på rett sted til rett tid - og unngå unødvendig salting



*Høyteknologisk spåkjerring?
Hanne A. Nilsen på Ås vegstasjon viser radarbildene de får fra satellitt.*

på strekninger som ikke vil bli glatte. Salting bør nemlig gjøres før det blir glatt for å ha best virkning.

Automatisk registrering

I år utstyres alle bilene med en liten boks som automatisk registrerer saltforbruket. Etter hvert vil boksene få installert et kort for GPS satellittposisjonering, som helt nøyaktig vil rapportere hvor mye salt en gitt strekning har fått og når den har fått det. Det betyr at Vegvesenet kan optimalisere saltbruken, forenkle rutinene og dokumentere saltbruken ved en eventuell etterforskning av ulykker.

Værmelding og radar

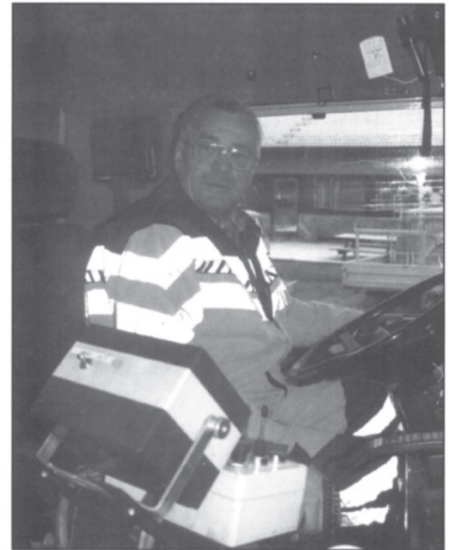
Ås vegstasjon har nå begynt å ta ned meteorogrammer (værvarsel) og radarbilder via satellitt. Tidligere måtte de ringe Meteorologisk Institutt, noe som var et ustabil system. Nå fås radarbilder over fylket hvert kvarter, slik at de kan se når og fra hvilken retning nedbøren kommer.

Værmelding på mobiltelefon

I vinter vil vegtrafikksentralen (VTS) i Porsgrunn sende ut oppdaterte værmeldinger for vårt distrikt to ganger i døgnet som tekstmeldinger på GSM mobiltelefoner. Disse vil være til stor nytte for Vegvesenets beredskapsvakter i deres vurdering av hva som må gjøres.

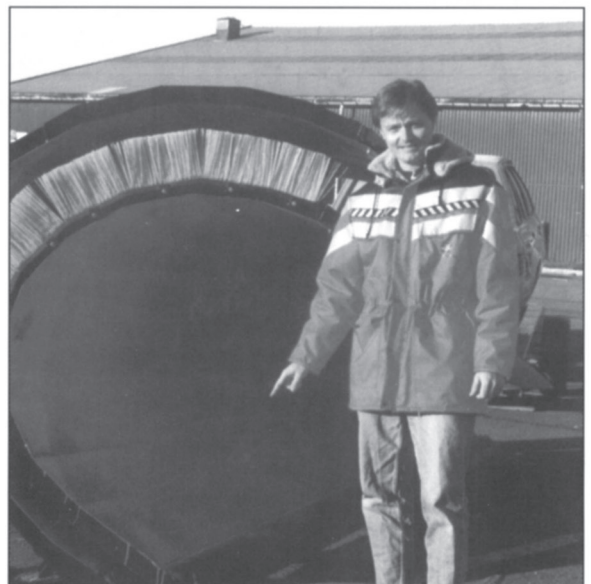
Nye rutiner

Nye rutiner skal også gi bedre kontroll og gjøre det lettere for vakta å utnytte ressursene maksimalt. Alle de 73 kontraktørene ringer nå inn og rapporterer om hva de



Sjåfør Nils Gunnar Aas har stor tiltro til GPS satellittposisjonering og føler det ikke som noe problem at aktiviteten på et vis overvåkes.

-Når det snør eller er glatt, er det ingen av oss som er interessert i å lure seg unna, sier han og er bare glad fordi de nye systemene gjør at han slipper å føre skjema for saltuttak.



Jarle Hillestad med en av de nye plogene som skal holde vegene farbare i vinter.

foretar seg, når de gjør det og når de er ferdige. I tillegg er det opprettet en automatisk telefonsvarer som gir oppdatert værvarsel, slik at vakta slipper å besvare slike henvendelser fra kontraktørene enkeltvis.

Ny giv for samarbeidet?

Ny handlingsplan for trafikksikkerhet er nå lagt fram for politisk behandling i fylkeskommunen. Planen dekker perioden 1998 - 2001 og tar i første rekke for seg samarbeidstiltak mellom de forskjellige aktørene i trafikksikkerhetsarbeidet. Vegvesenet vil sette av større ressurser for å samordne tiltak internt og eksternt fra neste år.

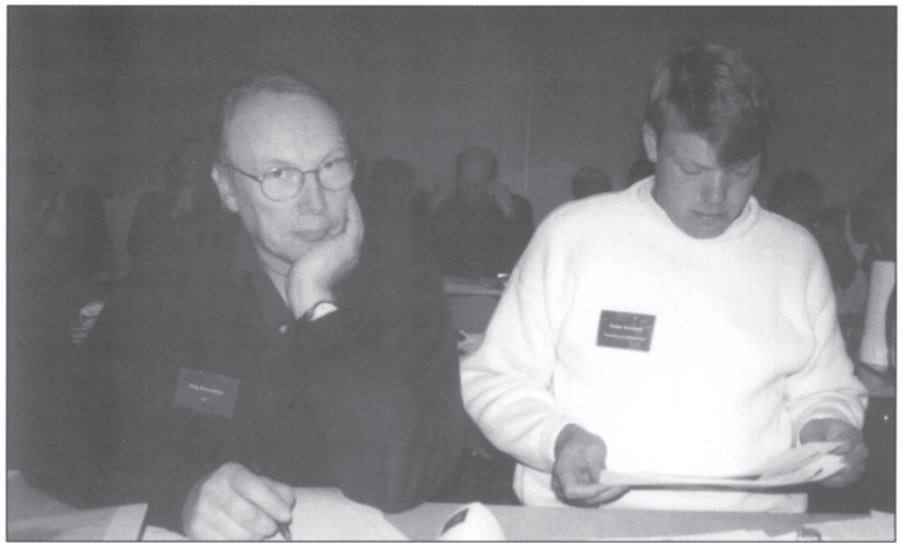
Erik Thomassen

I planen legges det opp til tre satsingsområder for samarbeidet på trafikksikkerhetssområdet: Bedring av samarbeidsklimaet, kommunalt trafikksikkerhetsarbeid og en satsing på reduksjon av antall skadde barn og unge i trafikken. Planen er blitt til gjennom et prosjektarbeid som har strukket seg fra april og fram til oktober i år.

På konferansen som fylkestrafikksikkerhetsutvalget arrangerte i Drammen 9. og 10. oktober sto handlingsplanen i sentrum for oppmerksomheten. Konferansen var et høringsforum for vegsjefens foreløpige planforslag. Etter konferansen ble planen bearbeidet noe før den ble sendt til politisk behandling.

Fylkeskommunen har etter vegtrafikkloven et ansvar for å "samordne og tilrå" trafikksikkerhetstiltak i fylket. Dette er en vanskelig rolle all den tid de viktigste aktørene har egne budsjetter og styringssystemer. Handlingsplanen har vært det viktigste elementet i dette samordningsarbeidet de senere årene, men de enkelte aktørene har bare i liten grad følt seg forpliktet av planene, som derfor ikke har fått den rolle de burde ha i trafikksikkerhetsarbeidet.

I den nye planen settes nettopp samarbeidet i sentrum for oppmerksomheten. Skal dette bli bedre enn det har gjort før, er det nødvendig at planen helt fra begynnelsen tas seriøst og følges opp. Vegkontoret har



Distriktsleder Stig Svendsen, UP og Petter Aronsen fra Tønsberg politikammer deltok på konferansen som fylkestrafikksikkerhetsutvalget arrangerte i Drammen 9. og 10. oktober.

sekretariatsansvaret for FTU - Fylkestrafikksikkerhetsutvalget (som i sammensetning er identisk med fylkeskommunens Hovedutvalg for samferdsel.) Gjennom dette får vi et spesielt ansvar for å følge opp handlingsplanens intensjoner og sørge for at samarbeidet bedres på trafikksikkerhetsområdet.

Vegvesenet har en vanskelig dobbeltrolle i trafikksikkerhetssamarbeidet. Samtidig som vi gjennom vårt koordineringsansvar skal samordne aktørenes innsats, er vi selv en tung aktør på banen. Det kreves derfor god balansekunst for å lykkes på dette området.

Fokus på kommunene

Trafikksikkerhetsarbeidet i kommunene er for en stor del tilfeldig og usystematisk. Det er lite samarbeid mellom de ulike kommunale sektorene og i mange tilfeller liten politisk interesse for dette arbeidet. Ett hovedmål i handlingsplanen er at alle kommuner innen utgangen av 2001 skal ha gjort noe med dette. Det overordnede ansvaret for trafikksikkerheten bør legges ett sted i hver kommune, og det vil være ønskelig å få utarbeidet trafikksikkerhetsplaner og oppnevnt faste råd eller utvalg.

Statens vegvesen har en viss erfaring med kommunalt trafikksikkerhetsarbeid gjennom de prosjektene vi har gjennomført i Borre og Sandefjord og det arbeidet vi fortsatt er med på i Andebu kommune. Disse erfaringene vil vi dra med oss inn i handlingsplanarbeidet, og vi vil være en støttespiller og konsulent for det arbeidet som må komme i gang i de enkelte kommunene.

Ambisiøst for barn og unge

Det mest konkrete målet i handlingsplanen er å redusere antallet drepte og meget alvorlig skadde barn og unge i trafikken i løpet av kommende fire-årsperiode. For barn under 15 år er målet å redusere antallet fra gjennomsnittlig 1,5 slike skader i året til 0. For unge mellom 16 og 24 er målet å oppnå en halvering i de mest alvorlige skadene. For å nå disse målene er det aktuelt med både fysiske tiltak, informasjon og økt kontrollvirksomhet. Spesielt er det viktig å få til en systematisering og bedre samordning av informasjons og opplæringstiltakene, slik at barn og unge gjennomgår en kontinuerlig opplæring fra barnehage til etter videregående skole.

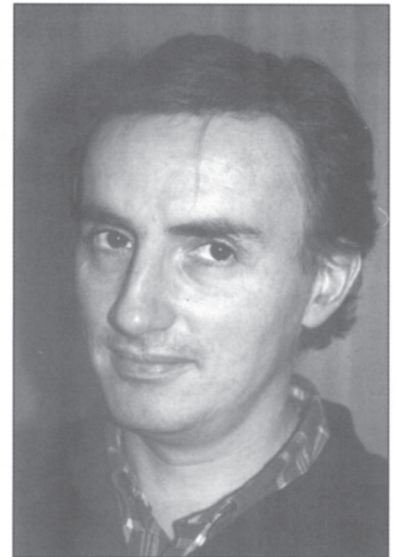
Vinterfartsgrenser for tryggere vinterkjøring

- Bakgrunnen for innføring av vinterfartsgrense på 70 km/t på strekningen fra Kronlia til Haslestad på riksveg 35/32 er at det de siste to årene har skjedd to dødsulykker på strekningen, sier seksjonsleder Erik Thomassen til Vestfolder'n.

Jorun Sætre

Statens vegvesen Vestfold kommer til å innføre vinterfartsgrenser på utsatte strekninger i fylket. Den første strekningen er på riksveg 35/32 fra Kronlia til Haslestad i Hof og Holmestrand kommuner. Her er fartsgrensen satt ned fra 80 til 70 km/t. Vinterfartsgrensen vil gjelde fra 1. november til 1. april. Da vil den ordinære fartsgrensen på 80 km/t gjeninnføres for sommerhalvåret. - Erfaringene fra dette tiltaket vil vise om det er aktuelt å innføre vinterfartsgrense også på andre strekninger i fylket, sier Erik Thomassen videre.

Bakgrunnen for slike tiltak er at det skjer mange og alvorlige ulykker på vinterføre. På strekningen fra Kronlia til Haslestad har det vært to dødsulykker de to siste årene. Statistikken viser at ulykkesrisikoen er størst i januar og februar. Denne risikoen avtar mot slutten av vinteren når folk har vent seg til å kjøre på vinterføre.



- Vi vil vurdere vinterfartsgrenser på ulykkesbelastede strekninger i fylket, sier seksjonsleder Erik Thomassen.

Vegvesenets vinter-tips til bilistene

- November er ofte en vanskelig kjøremåned, med sommerføre én dag og vinterføre den neste. Det kan være store variasjoner mellom lave nattetemperaturer og høyere dagtemperaturer, slaps og ising.
- Vær forberedt på det første snøfallet - ikke kjør med sommerdekk. Bytt dekk med en gang det meldes om fare for snø og glatte veier.
- Du er utrent på vinterføre de første vinterdagene. Beregn litt lenger tid på kjøreturen enn vanlig. Test bremselengder og tilpass kjørestil etter forholdene.
- Vær oppmerksom på lokale variasjoner i kjøreforholdene. Glatt føre kan komme helt

plutselig på grunn av lokal frost og ising, f.eks. i nærheten av vann. Vegens oppbygging og terrenget rundt har også betydning for om vegen iser lett og det oppstår glatte partier.

- Vær klar over at det kan være annet føre når du kjører av fra saltede hovedveger til usaltede sideveger. Det kan også være store forskjeller mellom kjøreforholdene i tørt innlandsklima og fuktig kystklima.

- Statens vegvesen gjør det de kan for å holde vegene åpne og trygge hele vinteren. Men det er ditt ansvar å tilpasse farten og kjørestilen etter de forholdene som er til enhver tid.

Stort kryss på lite areal

- Berørte grunneiere og Holmestrand kommune er fornøyde med utforminga av krysset slik det blir nå, sier Øystein Ludvigsen til Vestfolder'n. Det har vært et tidkrevende og omfattende planarbeid med kryssområdet på nye E 18 ved Island. Planen som nå foreligger og som det jobbes etter, beslaglegger ikke så mye areal som tidligere forslag. Krysset er blitt meget komprimert, med mange detaljer på et lite område.

Jorun Sætre

- Det er vår egen produksjonsavdeling som utfører arbeidene med krysset, sier Øystein Ludvigsen på utbyggingsavdelingen. Krysset består av miljøtunnel, to-plankryss, to bruer, to gang- og sykkelunderganger og to bassenger. Arbeidet med krysset er meget komplisert, og i byggetiden ser det ganske kaotisk ut. Arbeid med alle delene av krysset er startet opp omtrent samtidig. Ludvigsen sier videre at de jobber ut fra ferdigstilling i år 2000.

Tilknytningsveger

Islandvegen legges om noe og vil gå over miljøtunnelen og i bru over riksveg 315. Riksvegen blir ny fra krysset og til Kronlia. Det skal bygges gang- og sykkelveg fram til Gullhaug i 1999.

Miljøtunnel

- Vi bygger to løp på 400 m i hver retning med en gang, sier Ludvigsen. Dvs. at det blir lagt til rette for firefelt. Det er produksjonsavdelingen, med Eivind Holtan i spissen, som skal bygge miljøtunnelen. I prinsippet har denne miljøtunnelen samme utforming som Bjørge miljøtunnel. Samme bredde, men lenger avstand mellom nordgående og sydgående felt.



Jan Egil Blix i gang med lasting av dynamitt på Island.



Landkar til bru over riksvegen er under bygging. Brugjengen med Helge Sogn (t.h.) F.v. Jostein Olsen, Tore Dybendahl, Vidar Thoresplass, (lærling), og Roger Strand.

Serviceanlegg

Vegvesenets folk driver nå med masseflytting på området der serviceanleggene skal ligge, litt nord for Islandkrysset. Grunnarbeidene, opparbeidelse av tomt/legging av rør, gjør vi på oppdrag fra Fina og Statoil, som skal drive stasjonene, en på hver side av E 18. Det skal i forbindelse med benin-stasjonene også være rasteplasser. Byggingen av stasjonene vil skje tidligst i 1999. Det samme gjelder for rasteplassene.

Reguleringsplan

Reguleringsplanen som nå er vedtatt, viser at kommunen har frafalt krav om kjørbart tverrforbindelse mellom de to serviceanleggene. Det var i tidligere planer vurdert en kjørbart tverrforbindelse, men det blir kun en kafeteria på brua. Folk kan komme fra den ene til den andre siden ved å gå gjennom denne. Det er By the Way som skal ha driften av kafeteriaen.

Oppmøtestasjon

I tilknytning til ny E 18 er det nå vedtatt å bygge en oppmøtestasjon. Plasseringen blir vest for Islandkrysset, ved riksveg 315 i retning mot Kronlia. Denne skulle opprinnelig plasseres i tilknytning til serviceanleggene. Det er produksjon som skal bruke stedet for vedlikeholdsdriften. På området vil det bli satt opp kontorbygg, salthall og garasje. Tomten er stor slik at det blir plass til en del utstyr bl.a. til salting og brøyting. Produksjon jobber videre med den detaljerte planleggingen.

175 mill. kr for firefelt

- Vi snakker på planspråket her om parsell 4B, dvs. strekningen fra Grelland bru til Bringaker, sier Øystein Ludvigsen. En firefelts løsning er beregnet å koste ca. 175 mill. kr, inklusive miljøtunnelen.

Snorrett på nye E 18

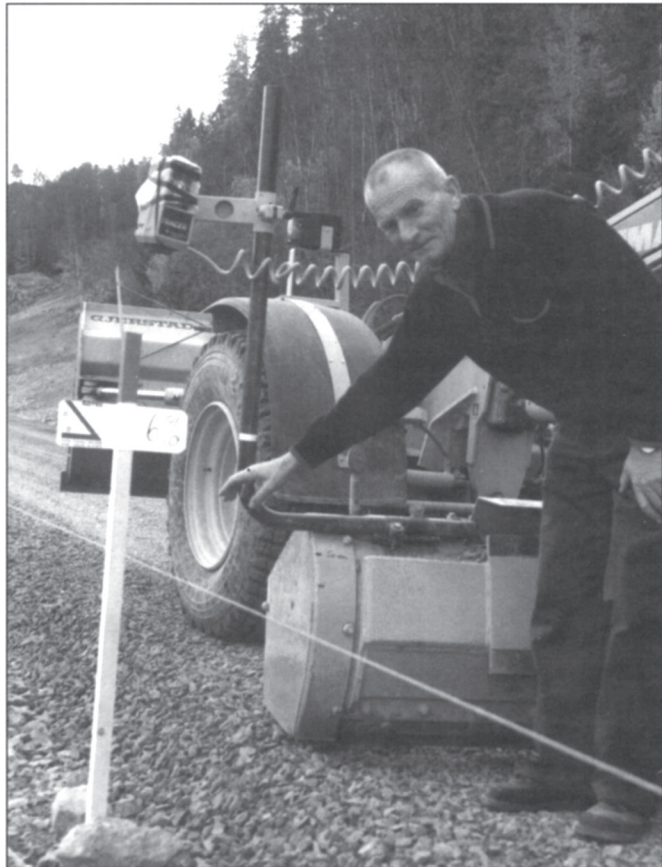
Besparelser innenfor tidsbruk og nøyaktighet er ifølge maskinkjører Bjørn Sørлие resultatet etter at Statens vegvesen Vestfold gikk til innkjøp av nytt opprettingsutstyr.

- Det nye utstyret montert på høvelen gjør arbeidet lettere for meg, sier Sørлие. Men samtidig kreves det full konsentrasjon og nøyaktighet hele tiden under opprettingen.



Jorun Sætre

Oppretting etter snor er det nye innen teknikken på dette felt. Først blir det montert en snor på bakken der opprettingen skal skje, så blir det kjørt ut pukk og grus før høvelføreren programmerer treiseren (en føler) på en bøyle montert på skjæret (se foto). Til slutt blir det utført en geometrisk kontroll. Denne avstanden er fast (på samme nivå) under hele kjøringen. I tillegg har han et display montert inne i høvelen der han til enhver tid ser avstanden. Sørлие bruker en avstand på 50 cm fra bakken og opp til snora. Et krav til nøyaktighet er selvfølgelig at snora er riktig montert, det er han helt avhengig av. Det beregnede avviket blir mye mindre enn tidligere. Navnet på det nye utstyret er Spectra Physics og er montert på to høvler i Vestfold nå, på Sørliens høvel og på høvelen som Oddmund Nilsen kjører.



Besparelser

Etter at det nye utstyret ble tatt i bruk, er det betraktelige tidsbesparelser å hente. Sørлие forteller at han nå kan rette opp ca. 1 km på ca 5 dager. Altså sparer han inn tid, samtidig som opprettingen blir mer nøyaktig. Seksjonsleder Gunnar Hasle på E 18 kan fortelle til Vestfolder'n at det har vært foretatt målinger for siste asfaltering på 806 punkter på fire delstrekninger på nye E 18, og det viser seg at det er ingen punkter utenfor de kravene som er satt. Det er han meget fornøyd med. - Vi har gjort store framskritt innen dette feltet, sier Hasle. Han sier videre at dette gir oss også en gevinst på nøyaktighet når det gjelder asfalteringen.

Samarbeid over fylkesgrensene

Flere fylker viser nå interesse for dette utstyret og vil gjerne se det bruk. Da Vestfolder'n var på besøk, ringte folk fra Hordaland og ville ha opplysninger

Dette utstyret er en del av den tekniske utviklingen på opprettingsfronten, forteller høvelkjører Bjørn Sørлие. Her under oppretting på rampen til brua like nord for Hanekleivtunnelen.

om saken. Både Hasle og Sørлие ser positivt på et eventuelt samarbeid over fylkesgrensen, da spesielt de nærmeste naboene. - Det er viktig å tenke på dette fordi vi kan se at vi kan få problemer neste sommer med å dekke opp kapasiteten på E 18, sier Hasle og legger til at det kan være aktuelt å tilby denne kompetansen til andre fylker.

Godt sikret på Bommestad bru



- Trafikkavviklingen har heldigvis gått bra under arbeidet med Bommestad bru i Larvik, sier oppsynsmann Odd Lund Isaksen. Det ble satt opp betongblokker (fundamentene er skrudd sammen) for å sikre trafikantene og våre egne arbeidere mens arbeidet på brua pågikk.



Trafikken er tett på brua over Lågen ved Bommestad. Vi ser her hvordan betongblokkene skiller våre arbeidere fra trafikken på en effektiv og god måte.

- Dette er en vanskelig arbeidsplass, både når det gjelder støy fra bilene og at trafikken er så nær oss, sier Arne Hansen (nærmest) og Bjørn Åsenden.

Jorun Sætre

- Vi har fjernet gammelt fortau og føringskant og lagd ny fortauskant og nytt fundament for nytt rekkverk, forteller formann Arne Hansen til Vestfolder'n.

Vegbanen blir når dette er gjort, ca. 80 cm bredere, noe som vil gjøre trafikkavviklingen på brua mye bedre.

Vanskelig arbeid

- Etter planen skal det neste år monteres nytt rekkverk på gangsiden og nytt rekkverk mellom gang- og vegbanen, sier Lund Isaksen. I tillegg skal det anlegges åpen fuge. Pga. de store bevegelsene i bruas ender, har fugene til stadighet blitt skadet. Nå skal de bygges om til åpne fuger.

- Det er noe usikkert om vi rekker denne jobben før vinteren, de andre jobbene må vi vente med til neste år, forteller han videre.

De startet jobben med å fjerne det gamle fortauet første uka i september, og det var ikke lett i starten å finne en måte å jobbe på for å unngå stenging av E 18. Det har vært lekkasjer i det gamle fortauet. Saltholdig vann har til nå trengt inn i betongen og forårsaket lekkasjer gjennom brudekket. Fortauet skal tettes med membran.

Sterkt trafikkert veg

- Jeg kjenner at jeg er trøtt og sliten når jeg kommer hjem om kvelden, forteller Arne Hansen til Vestfolder'n. Han forteller videre at de som jobber der er meget godt fornøyd med det arbeidet som er gjort for å sikre dem mot biltrafikken. Betongblokkene er effektive, og alt det fungerer fint. Men å jobbe i eksos og motorbråk hele dagen er slitsomt.

Arne forteller videre at de nå har fått radio i øreklokkene!! Det er virkelig hyggelig, da slipper de å høre det verste bråket.

500 nye trær langs Tønsbergs gater

- Hele 500 trær og enda flere busker er de siste fire årene plantet langs vegene i Tønsberg. Treplantingsplanen er en del av «Sykkelbyprosjektet», som nå er inne i sitt siste år, forteller landskapsarkitekt Eva Preede i Utbyggingsavdelingen. - Hensikten med treplantingen har vært å skille de ulike trafikkantgruppene og dermed sikre de myke trafikantene.

Ann Karin Midtgaard

Det er investert 140 mill. kr i gang- og sykkelvegutbygging og miljøtiltak i Tønsberg og Nøtterøy i perioden 1994-1997. Resultatet er et sammenhengende sykkelvegnett som skal bidra til å dempe trafikkveksten og redusere behovet for ny vegbygging.

Miljøtiltak har også vært en viktig del av prosjektet. Det største enkelttiltaket er Miljøgata Nedre Langgate, som ble åpnet 4. august i år. En annen viktig del har vært «forgrønningen» av byen. Trærne og buskene som er plantet langs de mest brukte vegene i sentrumsområdene, tjener to hensikter: Miljøforbedring og trafikkregulering.

Mange treslag

Eva Preede forteller at det for det meste er lind som er plantet. - Det er vakre og hardføre trær som kan beskjæres, og som egner seg godt langs vegen. Men landskapsarkitektene er blitt mer bevisste på viktigheten av å bruke ulike treslag til gateplanting de senere år. Det er en lærdom den såkalte "almesyken" har gitt. Almsyken herjer særlig i Oslofjordområdet, og har bl.a. ført til at samtlige almetrær i Slottsparken og Frognerparken i Oslo er felt. Sykdommen fører til at almene dør og må felles, og er så smittsom at de døde trærne må brennes og redskapen desinfiseres. Fagfolkene har nå begynt å bruke mange arter trær, slik at vi blir mindre sårbare for slike sykdommer.

- Derfor er det valgt å plante rogn, lønn, bjørk og asal i tillegg til lind i Tønsberg/Nøtterøy. Trærne var 3-4 meter høye da de ble plantet, og de fleste kommer fra Danmark, selv om noen kommer fra lokale leverandører, sier Eva Preede.

- Problemet med treplanting langs vegen, er å gi hvert enkelt tre nok jord å vokse i. Noen steder er det satt ned kummer for å gi røttene vekstområde. Trærne følges opp spesielt de første årene av anleggsgartnerne med gjødsling, vanning og beskjæring. Etterpå er det Tønsberg og Nøtterøy kommune som står for et enkle vedlikehold på oppdrag fra Statens vegvesen.

De grønne vegene

Veger som er blitt prydet med trær og busker de siste fire årene er Kirkeveien på Nøtterøy og Slagenveien, Eikveien, Kaldnes-



Øystein Lønn Nilsen, formann på Valløveien hvor det er plantet 216 trær. Disse er en blanding av lønn, bjørk, lind, rogn og prydkirsebær. I tillegg har beboerne langs vegen fått tilbud om beplantede voller i stedet for gjerder. I bakgrunnen ses en slik voll med thujaer.

gata, Kjelleveien, Stoltenberggata og Stenmalveien i Tønsberg. Disse vegene skaper "grønne" forbindelser mellom parker og andre grøntarealer i byen og er i samsvar med grøntplanen til Tønsberg kommune. Et annet beplantningsprosjekt er småbåthavna i Ollebukta, hvor rogn og rosebusker brukes både til å skille trafikkantgruppene og til en miljømessig opprusting av området.

I Halfdan Wilhelmsens alle pågår plantingen fortsatt. Her skal man supplere alleen fra krysset med Stenmalveien, over sykehusbakken og til jernbaneundergangen på Kilen.

“Total kvalitetsledelse skaper sunne organisasjoner”

Eva Svarverud (1958) er utdannet sekretær og har mange års praksis både fra dette yrket og som selvstendig næringsdrivende. Hun har ingen formell kvalitetsutdannelse, men egne erfaringer og innsikt i organisasjoner og mennesker har ført henne fram til de samme ideene som total kvalitetsledelse bygger på.

Eva Svarverud er opptatt av teoriene omgjøres i handlinger og gir dermed en fin kopling mellom våre to store utviklingsprosjekter: Kvalitetsforbedringsprogrammet og Fra holdning til handling.

Eva Svarverud er opptatt av at teoriene innenfor kvalitetsledelse omgjøres i handlinger.



Ann Karin Midtgaard

Med forfatterens tillatelse gjengir vi her et utdrag fra en artikkel hun skrev i tidskriftet “Stat & styring” nr 4-97. Eva Svarverud var også foredragsholder på vår kvalitetsdag 13. november.

“Jeg har møtt personer med psykopatiske trekk/holdninger innen norsk arbeidsliv. Da jeg først hadde lært meg å gjenkjenne trekkene, var de lette å få øye på: veltalenhet, sjarm/eleganse samt stor kunnskapsmengde, som er det vi vanligvis tenker på som positive trekk, men som blandet med manglende innlevelsesevne og/eller liten eller ingen vilje til å se og innrømme egne feil, gir et mer eller mindre negativt utslag. Jeg anbefaler Svein M. Kiles bok “Helsefarlige ledere og medarbeidere” til alle som vil lese mer om dette.

Det er en utfordring å skjelne mellom en person som virkelig fyller begrepet psykopat fullt ut, og en person som har ett eller flere av psykopatens klare trekk,

men som ikke kan kalles psykopat. Vi har vel alle ett eller annet psykopatisk trekk ved oss. Jeg tror det er en av årsakene til at vi så sterkt misliker disse trekkene hos andre. Vanskelig blir det når vi ikke er i stand til å gjenkjenne slike trekk ved oss selv.

Personer med psykopatiske trekk finnes på alle nivåer i ulike bransjer og organisasjoner, både i offentlig og privat sektor, som kunde og ansatt eller leder og medarbeider. Derfor mener jeg at dette er mer enn et lederproblem. Virkelig ille blir det når vi ikke kan velge bort eller finne utveier vekk fra personen med psykopatiske trekk.

En trygg og god arbeidsplass

En trygg og god arbeidsplass oppnås ved at hver enkelt medarbeider føler trygghet i seg selv, uansett hvilken situasjon vedkommende kommer opp i. Det er alt for lett å tro at andre skal tilføre miljøer og en selv den tryggheten en har behov for. Det ligger et paradoks i dette; Er man

trygg i seg selv, vil man ikke bli skremt av en leder eller medarbeider med psykopatiske trekk og heller ikke føle dette som grunn for å si opp en jobb, eller årsak til at man blir sagt opp. Men det er viktig å se og forstå at det er mye jobb hver enkelt av oss har å gjøre før vi har kommet dit hen at vi er så trygge (og at det da heller blir særlig mye grobunn tilbake for psykopatene).

For meg er det kjent at negative tanker og krefter sprer seg med opp til 13 ganger så stor styrke som de positive. En tankevekker kanskje for alle som jobber i et miljø der problemene på en eller annen måte blir “feid under teppet”. Det oppstår så mange forskjellige skader i et “tettet” arbeidsmiljø eller i en bedrift der medarbeidere med dårlige egenskaper blir “forvist” oppover i systemet. At medarbeidere med dårlige egenskaper (les lederegenskaper) blir “forvist” oppover i systemet, er en påstand jeg ikke kan dokumentere. Jeg velger likevel å bruke den her, fordi jeg møter den påfallende ofte.

Immunforsvaret kan lett svekkes av dårlig psykososialt miljø. Og da mener jeg både enkeltpersoners immunforsvar og bedriftens (dens evne til et sunt liv med gode vekstvilkår). Blir en medarbeider syk, går det ut over både ham/henne selv, vedkommendes familie og i aller høyeste grad arbeidsplassen. Jeg mener at alle taper økonomisk i en slik situasjon, fordi energien blir flyttet fra å være rettet mot konstruktive oppgaver (som å gjøre en god jobb), til å bli satt inn på å mestre en vanskelig arbeidssituasjon.

Hva kan en god form for ledelse bidra med?

En av de fire mest fremtredende tankene i *total kvalitetsledelse* er at det neste leddet i prosessen alltid er en kunde. Hvis det er din sjef, vil han/hun være din kunde og vise versa. Hvis det neste leddet er en medarbeider, blir det på akkurat samme måte, selv om det kan føles lettere når personen er på samme nivå i organisasjonen som deg.

Men du skal aldri gjøre noe med noen andre, du skal bare jobbe med deg selv; Dersom *kunden din* (det neste leddet i prosessen) utnytter det eller på annen måte behandler deg dårlig, kan du snu denne trenden; Den *oppmerksomheten* du gir vedkommende, kan du bruke på deg selv. Hvis du på jobben stadig yter vedkommende tjenester, er blid og oppmerksom og det man kaller en "stå-på-person", mens fritiden din går med til å fortelle venner og familie om hvor dårlig du føler du blir behandlet på jobben, ja, da er tiden inne for å gjøre noe.

Dette er lettere sagt enn gjort, men jeg gjentar de få, men enkle ordene; Bruk dine gode krefter på deg selv, la andre være i fred. Effekten du oppnår kan du bruke på videre investeringer i deg selv. Den andre personen får ikke lenger "gratis" næring fra deg.

Alt begynner med en tanke, dersom du skal utrette noe, må du våge å tenke annerledes og knytte *handlinger* (f.eks. det å bryte et handlingsmønster/en vane) opp mot teoriene/tankene.

Jobber alle i bedriften med dette, kan både kunder/samarbeidspartnere, produkter og tjenester bli båret fram av positive energier og god arbeidskraft. Dårlig kvalitet koster oss mer enn vi aner.

Med dette som utgangspunkt har jeg søkt å finne en form for arbeidssituasjon og ledelse som ivaretar god kvalitet på alle nivåer. Svaret for meg ble *total kvalitetsledelse*. Denne formen bygger bl.a. på tanken om at alle i bedriften utfører *ledelseshandlinger*, dvs. denne formen for ledelse som tar på alvor at vi alle gjør noe som påvirker dem vi jobber sammen med og gir oss ansvar for det.

I boken "Total Kvalitetsledelse i barnehagen" har Bjørg Tofte sitert Ishikawa slik: "Hvis menneskene ikke føler seg tilfredse og ikke kan gjøres glade, for tjener ikke bedriften å eksistere."

På en forenklet måte bruker jeg å si at *total kvalitetsledelse* er en ledelsesform snudd på hodet i forhold til andre former, så som regelstyrt eller målstyrt ledelse. Med det mener jeg bl.a. at det er kunder/brukere og medarbeiderne som avgjør hva som er god eller dårlig kvalitet på produkter/tjenester og arbeidsforhold. Og ledere på alle nivåer har til oppgave å fjerne hindringer og legge forhold til rette slik at kravene til god kvalitet kan bli oppfylt. De må begynne med seg selv, og effekten av det arbeidet kan brukes til å legge forholdene 100 prosent til rette for romslig økonomi og god "tak-høyde" i bedriften.

Total kvalitetsledelse er en "du skal gjøre som jeg gjør det"-ledelse. Det *må* være samsvar mellom ord og handling.

Ressursperson

Denne formen for ledelse forutsetter at lederen er en *ressursperson* som kan jobbe med seg selv, yte assistanse til sine ansatte og *ikke gå i veien for dem*. For egen regning legger jeg til at dette bl.a. innebærer at lederen må være *forløst* (i motsetning til å være fastlåst). Det kreves også at ansatte i bedriften både kan og får muligheter til å stille krav til seg selv, sine medarbeidere og sine ledere. Og forholdene må legges til rette slik at alle kan påta seg ansvar; ordet ansvar blir ofte brukt om noe vi gjør for å ta vare på andre.

En annen definisjon av ordet "ansvar" er *svarene som kommer innenfra deg selv* - og da får ordet straks en annen mening. Én av forutsetningene for å lykkes med det, er at det er trygghet til stede i be-

driften. En annen forutsetning er at vi må alle være villige til å se oss selv; Hva gjør vi og hvilke utslag gir det i omgivelsene. (Det er mye å hente i ordtaket "Ingen er så blind som den som ikke vil se".)

Jeg mener at mange av de handlingene som foretas med redsel og angst som drivkraft, faller uheldig ut på både kort og lang sikt. Men en slik drivkraft er både sterk og utholdende, og det skal mye til å avdekke den og snu trenden. For hvor mange bedriftsledere ønsker å avsløre at de er redde? Og på den andre siden kan man spørre: Hvor mange arbeidstakere er avhengig av at "sjefen opprettholder fasaden" og fremstår som en sterk person, den tilsynelatende trygge og voksne lederen?

Det har vært vanlig til nå å tro at fagforeningene og tillitsvalgte i bedriftene ville være rette vedkommende for hjelp i såkalte vanskelige arbeidssituasjoner. Flere har erfart at fagforeningene ikke klarer å gjøre jobben sin slik de sier de skal. Jeg tror at de har rett. For jeg tror at de kravene som slike foreninger oftest er kjent for å stille, slik som kortere arbeidstid, høyere lønn og monopol på arbeidsoppgaver, bare blir en del av en maktblokk der arbeidsgiverne står på den andre siden. For meg er makt fullstendig uforenlig med *total kvalitetsledelse*.

Hvilke kvaliteter belønnes?

Men hvilke kvaliteter er det som tilsynelatende belønnes i det norske arbeidssamfunnet, ja, i samfunnet generelt?

Sett med mine øyne synes det å være raske fortjenester, statussymboler, evnen til å opprettholde en fasade, og kanskje ikke minst har det i de siste årene vært vel ansett å kunne si opp/omplussere medarbeidere uten selv å ta skade av det. En annen tydelig høyt skattet kvalitet er evnen til å få andre til å gjøre akkurat det du vil (f.eks. jobbe raskere eller jobbe overtid). Og det er vel nettopp slike kvaliteter som er med på å skape rom for ledere med psykopatiske holdninger/trekk. De har jo liten eller ingen innlevelsessevne.

Men dette kan vi endre på - hvis vi vil. Og det viktigste i denne prosessen er å huske på å klare å holde seg til at *vi må alle jobbe med oss selv, vi kan ikke forandre på andre*.

20 års venting er over



Det var rene 17. mai-festen da gang- og sykkelvegen i Åsgårdstrand ble åpnet 1. september i år. Elevene ved Åsgården skole hadde laget plakater med parolene "Hurra for sykkelstien" og "Hipp hurra for gangsti!"

Det var rene 17. mai stemningen da gang- og sykkelvegen i Åsgårdstrand ble åpnet 1. september. Elever fra Åsgården skole marsjerte taktfast med plakater med tekst som "Takk for sykkelsti", "Vi sykler trygt" og "Hipp hurra for gangsti".

Jorun Sætre

Rektor Kristin Kontorp på Åsgården skole har ventet i 20 år på denne dagen. Gang- og sykkelveg fra Kjærkrysset og nedover den farlige vegstrekningen mot sentrum er ferdig til bruk, og mandag 1. september var det offisiell åpning med ordfører Brække i Borre kommune og vegsjef Lepperød. Dette var en stor dag for det lille bysamfunnet, og mange hadde møtt fram for å bivåne åpningsseremonien.

1. klassing åpnet

5 1/2 år gamle Lisa Solum, en av årets nye førsteklasinger ved Åsgården skole, fikk æren av skjære over båndet sammen med Marie Robertsen fra syvende klasse. Som hjelpere hadde de ordfører Jon Brekke og vegsjef Johan Lepperød. Lisa betrodde

oss at hun hadde øvd litt hjemme på forhånd.

Ros til Vegvesenet

På en dag som denne hadde ordfører Brække god grunn til å rose vegsjefen, og ordføreren var spesielt glad for åpningen av en trygg skoleveg nå når alle seksåringene har begynt på skolen. Han sa i sin tale at dette har blitt en meget vakker innkjøring til Åsgårdstrand og nevnte at det neste anlegget må være gang- og sykkelveg fra Bekkajordet til Falkensten.

10,6 mill. kr

Anlegget har kostet 10,6 mill. kr og strekker seg fra Kjærkrysset og ned til innkjør-

selen ved Idrettsplassen. Den er 1.350 m lang, og 40 grunneiere på strekningen har vært berørt.

Anleggsleder Tore Jan Hansen forteller at de har fått mange positive tilbakemeldinger fra publikum om at innkjøringen til Åsgårdstrand nå er meget vakker, med bjerkeallè, gjerde og beplantning.

Mange nestenulykker

Det har ifølge beboere på strekningen vært en del nestenulykker den siste tida. Foreldre som har barn på skolen, kan slappe litt mer av med hensyn til barnas skoleveg. Flere har vært vitne til mange nestenulykker med små barn innblandet.



Hipp hurra - Lisa (5 1/2 år) og Marie (7 år) hjalp ordfører Jon Brekke og vegsjef Johan Lepperød med å kutte silkebåndet da den nye gang- og sykkelvegen i Åsgårdstrand ble åpnet.

"Du bør sykle på høyre side"

-for din egen sikkerhets skyld!

Dette var hva Statens vegvesen Vestfold, politiet og Tønsberg kommune forsøkte å fortelle syklistene i Stenmalen under en aksjon 23. september.

Den tosidige gang- og sykkelvegen er sterkt trafikkert, og farten til syklistene kan bli svært høy nedover den bratte bakken. Det er derfor svært viktig at syklistene holder seg på hver sin side av vegen for å unngå kollisjoner.

Anne Mette Storvik

Klokken 1300 stilte derfor første skift i Stenmalen, medbringende brosjyrer og reflekser til utdeling. Det viste seg etter hvert at man faktisk hadde kapasitet til å



Gaute Amundsen fra politiet (t.v.), Klaus Ottersen fra Vegvesenet (t.h.) og Aadel Arnesen fra Tønsberg kommune var blant deltakerne i aksjonen 23. september.

snakke med alle passerende, både de som syklet riktig, de som syklet på feil side og fotgjengere. Ingen fikk påbud om å bytte side, de ble bare anmodet om det. Folk var stort sett blide og positive, og mange hadde lest at de skulle bruke høyre side, enten i brosjyrene fra Vegvesenet som var blitt distribuert til postkassene i området, eller i avisen.

Når det gjaldt "venstre-syklerne", hadde de mange forskjellige forklaringer på hvorfor de syklet feil. En del hadde ikke

oppdaget at anlegget var ferdig på begge sider, mange hadde ikke tenkt over at de skulle sykle på noen bestemt side og noen skulle bare litt lenger opp i gata og valgte derfor venstre side av praktiske grunner.

"Feil-syklerne" ble anmodet om å forsette turen på andre side av gata og fikk en refleks som takk. Aksjonen varte til ca. kl. 1900. For å få med "morgen-syklistene" ble det besluttet å ha en aksjon til den 8. oktober.

Stensarmen ned med mann og mus

Ved nyttår er det slutt for prosjektkontoret på Stensarmen. Hva skjer da med riggen og ikke minst: Hva skjer med dem som har hatt prosjektkontoret som base?

Anne Mette Storvik

-Noen av folkene går over til E 18-prosjektet, og noen går over til vedlikehold og anleggsproduksjon, sier Roar Gärtner. Området der brakkene står nå er leid for to år til av Tønsberg kommune, nærmere bestemt av Havnevesenet.

-Vi vil ta kontakt med Tønsberg kommune for å høre om vi kan bli løst fra leieforholdet, sier Gärtner og legger til at ettersom det er lenge til neste prosjekt i Tønsberg sentrum, vil brakkene antakeligvis blir flyttet til Helland.

Litt trist

Riggen har ligget ved vannkanten siden årsskiftet 93/94 og har huset rundt 30 personer.

-Selv om alle hele tiden har visst at det var et tidsavgrenset prosjekt, er det jo litt trist å tenke på at vi skal bryte opp. Samtidig er det jo litt spennende å begynne på en annen stasjon, sier Elin Eliassen.

Selv regner hun med å havne på Ås vegstasjon når hun forlater Vegvesenets eneste "maritime bit". Elin forteller at brakke-riggen har fungert greit.

-Det er litt trangt når man har møter, men det går seg til, sier hun, -Verre er det at musene i området trekker inn i brakkene når det er kaldt ute.

Hva "husdyrene" skal gjøre når riggen forsvinner er ikke godt å si...



Morten Roberg er oppsynsmann i sydfylket, men har vært stasjonert delvis på Stensarmen. Elin Eliassen har holdt styr på kontoret.

Nye fjes



Ratab-Ul-Lissan Malik er 29 år og begynte 15. april som ny laborant på Ås.

Foreløpig har han for det meste arbeidet med asfaltanalyser, men vil etter hvert få flere forskjellige oppgaver. Han er utdannet analysekjemiker ved Høgskolen i Agder. Som navnet antyder har Ratab utenlandsk opprinnelse. Han kom fra Pakistan til Norge sammen med familien som fireåring. Han har bodd i Kristiansand helt til han kom hit til Tønsberg.

- Jeg trives i Tønsberg og ser dette som en positiv erfaring. Jeg trives på laboratoriet på Ås, vi er en liten gjeng, og miljøet er bra både faglig og sosialt, sier han. Ratab setter pris på reising og idrett, men det har vært smått med begge deler i det siste.

Torhild Anita Bække har vært i Vegvesenet en stund og er for mange blitt et kjent ansikt. Damen er imidlertid ikke blitt presentert i Vestfolder'n før, og siden hun har engasjement til ut år 2000,

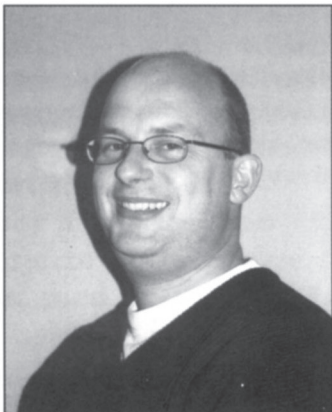


mente vi hun burde få sin spalteplass. Torhild arbeider som kvalitetskoordinator med kvalitetsforbedringsprogrammet i produksjonsavdelingen og er tilknyttet Gärtners stab.

Her kommer to avsløringer om Torhild: hun har akkurat rundet tredve, og hun er "egentlig" utdannet elektronikkingeniør! Etter hvert fant hun ut at hun ville jobbe med mennesker og kvalitet og studerte administrasjon og ledelse på Bakkenteigen.

Torhild påstår for øvrig at hun lærte mest da hun tilbragte et år som lærer på ungdomsskolen i Syltefjord i Finnmark.

-Fritid? Hva er det? Hus og have, avslutter Torhild, og fyker avgårde igjen.



Stig Larsen er 28 år og begynte 23. oktober som konsulent i personalseksjonen. Han har et to års engasjement og skal jobbe med tilsetning/bemanningsplaner. Stig er fra Tønsberg, men har studert i Bergen nesten 5 år. Han har cand. mag. grad i samfunnsvitenskap, som innebærer både psykologi, sosiologi og administrasjon og organisasjonsvitenskap. -Jeg savner Bergen og hadde nok ikke bosatt meg i Tønsberg hadde det ikke vært for familien sier Stig. Han ble ferdig med studiene i -93 og har etter det jobbet på arbeidskontoret i Horten. Stig begynte i Vegvesenet fordi han ønsket å jobbe med personalspørsmål. Dessuten er det praktisk siden han bor her i byen. På fritiden spiller han litt håndball og fotograferer.



Oktober 1996 ble det ansatt en ny medarbeider i verkstedet på Ås. Det var **Dag Eivind Skog**, 26, år fra Sandefjord. Han kom direkte fra Scania i Larvik der han hadde vært i tre år. Før det var han selvstendig næringsdrivende, langtransport, og i tida etter skolen jobbet han i Viking redningstjeneste.

Han har fagbrev som anleggsmaskinreparatør etter to år på anleggsreparasjonslinja i Arendal og 1 år på tunge kjøretøy, reparasjon. Dag Eivind stortrives med gutta på Ås. Han får jobbe selvstendig og mener det er viktig å få "tenke selv". Jobben er behagelig uten det store stresset, selv om det er mye å gjøre på verkstedet.

Dag Eivind forteller at det blir mye "mekking" også på fritida og at det ikke blir tid til så mye annet. Han er gift og har et lite barn.

Line Anette Grelland (29) er den ferskeste av våre "nye fjes" denne gangen. Hun ble ansatt som sekretær på fellestjenesten 17. november og skal ha systemansvar for Word, være leder av sekretærforum og avløser på sentralbordet (For en sammensetning!!). Av utdannelse kan nevnes 2-årig høyskole NHI innen data og 1 års økonomistudie på BI. Line er også dokumentalist, med utdannelse fra Næringsakademiet. Hva er en dokumentalist? Hun forklarer det slik at det har med oppbygging av arkiv og arkivsystemer og dokument og dokumentmaler å gjøre. Da Line så utlysingen av denne jobben i avisa, tenkte hun: **Den jobben skal jeg ha.** Grunnen er at den passer

Gratulerer med fagbrev



Foran f.v. Jermund Martiniussen, Arne Rekstad, Bent Gunnerød, Espen Sørлие, Bak f.v. Kåre Holtung, Gunnar Svendsen, Øyvind Lindseth, Einar Larsen, Helge Knutsen, Jan Egil Blix, Magne Stenbrenden, Vidar Rehn, Bjørn Lindseth, Renny Böhmer, Bjørn Kåre Ifarness, Anne Hov og Roar Gärtner.

- Det var litt av en overgang for meg å starte på skolebenken igjen, sier Arne Rekstad. Til daglig er han formann på Sande vegstasjon og har sist sommer tatt eksamen som fagarbeider i grunn- og anleggsfag sammen med 15 andre arbeidere i Statens vegvesen Vestfold.

16 arbeidere i Statens vegvesen hadde avslutning på Grand Hotell og fikk utdelt sine fagbrev etter fullført § 20-kurs i grunn- og anleggsarbeid. Alle som har gjennomgått opplæringen har bestått. Den teoretiske eksamen ble holdt 23. april, og i løpet av sommeren har alle tatt den praktiske prøven.

godt til hennes utdanning og tidligere erfaring. Hun forteller at hun føler at hun kan bidra med noe. I de siste tre årene har hun jobbet som vikar fordi det har



vært vanskelig å få faste jobber innen hennes felt. Dette har gjort at hun nok har fått en del "gratis" lærdom. Hun har så langt fått et godt inntrykk av miljøet og folkene på vegkontoret. Når det blir spørsmål om hva slags planer hun har i jobben, svarer hun at god kontakt med brukerne er viktig, kanskje en spørreundersøkelse om forholdene rundt omkring kan gi henne en pekepinn på hvordan det ligger an. Fram til 1. januar blir hun å finne i 7. etasje på vegkontoret - fra nyttår skal hun sitte i resepsjonen.

Line bor i Vestskogen på Nøtterøy med mann (nygift!) og katt.

Møte i pensjonistforeningen

25 personer hadde møtt opp til møte i pensjonistforeningen på Ås vegstasjon 27. oktober. Vi ble først vist rundt på Sande gamle vegstasjon, som nå står nesten ferdig gjenreist på Vegvesenets område på Ås. Det er lagt ned mange dugnadstimer og mange kroner i dette, men det er viktig å ta vare på vår historie. Spisesalen/møterommet kan egne seg ypperlig, bl.a. til møte i pensjonistforeningen.

Deretter var det deilig bevertning, før Olaf Aas ga ordet til leder for utbyggingsavdelingen, Tore Foss. Han innledet med å presentere de forskjellige seksjonene og kort om deres funksjoner. Utbyggingen av E 18 står selvsagt i fokus. Det er en enorm økning i trafikken, spesielt i de siste 1 1/2 år. Fire felts veg er helt nødvendig. Økonomien er avgjørende og Vegvesenet håper det går i orden med bompengefinansiering. Aas kom også inn på trafikkforholdene i Tønsberg og Larvik, der det er stort behov for utbygging.

Ellers skal Kopstadkrysset bygges ut for 40 mill. kr i 1998, det skal stå ferdig i 1999.

Vi fikk også et innblikk i hvor viktig det er å komme til minnelige avtaler ved grunnerverv, da det ellers kan føre til store forsinkelser.

En interessert og lydhør forsamling takket for orienteringen. Annelaug Wold fortalte at det var søkt om billetter til Da-Capo og avsluttet med å lese et morsomt dikt.

Annelaug Wold

Julehilsen til pensjonistene

Jeg vil benytte anledningen til å ønske dere alle en velsignet julehøytid og et godt nytt år!

Samtidig vil jeg takke for hva dere har å gi både på møter og på sommerturen. Det er alltid en glede å være sammen med hver enkelt av dere.

Ønsker å sende en spesiell hilsen til dere som ikke er friske og til dere som har mistet en av de nærmeste dette siste året.

Beste hilsen Annelaug

Registrering av hus før anleggsstart er viktig

Yngvar Pedersen

I forbindelse med bygging av ny innfartsveg fra sør mot Horten (riksveg 19) ble det foretatt arbeider i nærheten av en eiendom i Jernbaneg. 16. Undergrunnen i området består av kvikkleire, og stabilitetsmessig lå boligområdet med noe lav sikkerhet ut fra de beregnede sikkerhetsfaktorene, uten at det var noen direkte fare for områdestabiliteten.

Det ble bl.a. i 1992 og 1993 foretatt spunting i forbindelse med miljøtunnel, gravd grøft for legging av over- og spillvannsledning samt satt opp støyskjerm i skråningen foran huset.

Før arbeidene med ny riksveg 19 ble igangsatt ble det foretatt en utførlig registrering av eiendommene i vegens nærhet. En tenkte da spesielt på skader på grunn av spuntingen. Her ble det i ettertid registrert en rekke skader, de fleste relativt små. Det største erstatningskravet i denne anledning var på kr.100.000.

I Jernbanegt. ble husene **ikke** registrert på forhånd, da en regnet med at det ikke var så stor risiko for skader.

Det ble likevel meldt om skader på hus og eiendom fra eier av Jernbaneg. 16 i slutten av januar 1993. Faktum i saken var vanskelig da det ikke var foretatt registrering på forhånd. Flere konsulenter var inne i bildet, bl.a. Berdal-Strømme A/S v/Åsmund Eggstad, Grøner VevaPlan A/S v/Lasse Berge, takstmann Gunnar Aker samt Veglaboratoriet og Vegvesenet med både anleggsledelse, geoteknisk og jurist.

I april 1994 ble det enighet om kr 5.000 i erstatning for en del sprekker i huset samt skader i hagen (hekk og gjerde). Noen av sprekene var nok gamle, men det var vanskelig å bevise siden huset ikke var registrert på forhånd. Grunneier kontaktet siv.ing. Finn. T. Lysell, som hevdet at huset var blitt skjøvet pga. anleggsarbeidene, og at verdien var falt med ca. 400.000 kr.

I tillegg til de ovennevnte kr 5.000 ble det senere betalt ut ca.kr 10.000 for skader på plen. Vi fikk utover dette krav om erstatning på kr 500.000 for nedsatt verdi av eiendommen, bygd på en eiendomstakst av Lysell, samt tapte leieinntekter

Saken ble brakt inn for retten. Grunnlaget for erstatningskravet var rystelser pga. spunting,

arbeidene med støyskjermen samt grøfta nedenfor huset langs riksvegen. Under saken ble spunting som grunn frafalt fordi arbeidene skjedde for langt borte.

Veglaboratoriet var sterkt inne i bildet sammen med vår egen geotekniske ekspertise, og Veglaboratoriet mente at arbeidene som var utført ikke kunne ha ført til slike skader. Det samme var Eggstads oppfatning. Det eneste måtte være at noen sprekker kunne ha utvidet seg eller kommet før de ellers ville ha kommet. Det ble også foretatt målinger ved Geotek A/S for å se om det var bevegelser i huset. Flere målinger viste at huset ikke var i bevegelse.

Horten herredsrett kom til at Jernbaneg. 16 var betydelig skadet og at huset hadde en helling mot vest. Grunnen i området var dårlig. På bakgrunn av bevisføringen fant retten det



Dersom huset var blitt registrert på forhånd, ville vi kunnet vise bilder og registreringer og antakelig sluppet hele rettsaken.

mest sannsynlig at huset allerede før Vegvesenets arbeider både hadde betydelige sprekker og var skjevstilt. Retten fant ikke at grøftegravingen kunne ha hatt noen betydning for skadene, ei heller at det var arbeidet i skråningen i forbindelse med støyskjermen. Retten fant det mer sannsynlig at skadene var oppstått pga. rystelser fra tungtrafikken ned til ferja. Utfra det som kom fram under selve rettsaken kom det ikke påstand om at skadene kunne skyldes spuntingen, selv om dette tidligere var påstått. Det eneste retten fant kunne ha ført til skader måtte ha vært utlegging av forsterkningslag og komprimering av dette. Det ble lagt til grunn at det kun ble brukt vanlig vals uten vibrasjon.

Retten så imidlertid ikke bort fra at mindre rystelser kunne ha utløst latente spenninger i hu-

set og grunnen rundt dette, og som kunne ha medført sprekkdannelse. Heller ikke var retten i tvil om at sprekker hadde utvidet seg i anleggstiden. Retten skriver videre: "Idet det ikke ble foretatt noen ordinær "førbesiktigelse" vet man lite om sprekkdannelse i anleggsperioden før 12. februar 1993." Retten finner så at visse sprekker iallfall delvis har sammenheng med Vegvesenets arbeid - med følge økte sprekkdannelse og nye sprekker, og at det dreier seg om en kombinasjon av årsaker.

Ut fra nabolovens § 2 må ingen sette i verk tiltak som urimelig er til skade for nabo. Den forverring av skadene som har skjedd i løpet av et begrenset tidsrom, kan etter rettens oppfatning ikke anses som såvidt vesentlig at skadene betraktes som urimelige. Den sentrale årsakssammenheng var grunnens beskaffenhet og rystelser gjennom mange år, hvoretter de merkader som antakelig kunne relateres til Statens vegvesen ble av mindre betydning. Oppsprekking ville uansett vegens bygging ha fortsatt.

Retten kom til at de skader eieren av Jernbaneg. 16 hadde fått, måtte anses kompensert ved den erstatning hun allerede hadde fått utbetalt.

Saken var mht. faktum og årsaksforhold meget vanskelig, og både vegkontoret, Vegdirektoratet og Regjeringsadvokaten brukte mye tid på den. Dessuten var tekniske undersøkelser v/Veglaboratoriet og konsulenter kostbare.

Dersom huset var blitt registrert på forhånd ville vi kunnet vise til bilder og registreringer og antakelig ha sluppet hele rettsaken. For sprengningsarbeider anbefaler Dyno Konsulent A/S at det foretas husbesiktigelser i en avstand av 50 m når disse er fundamentert på fjell og inntil 100 m når disse er fundamentert på sand eller leire. Det hele blir et skjønnsmessig spørsmål og må avgjøres konkret. I forbindelse med bygging av ny veg mellom Drammen og Kongsberg er det foretatt registreringer i større avstand enn dette.

Konklusjonen må bli at registrering av hus vurderes nøye og at det gjerne registreres mer enn "nødvendig". Denne saken viser i alle fall at store penger kan spares ved at det blir foretatt registrering.

KJØR DEBATT...

I forrige nr. av Vestfolder'n hadde Margrethe Jansen i Vegvesenets stab en artikkel om kvinner i Vegvesenet. Anne Hov i Personalseksjonen har tatt opp tråden.



ER VEGVESENET TJENT MED AT DETTE FÅR FORTSETTE?

Anne Hov

Å få lite anerkjennelse - både verbalt og økonomisk - vil i lengden føre til demotivering og lite "spirit". Sjølbildet blir lavere.

Kvinner i Vegvesenet innehar ofte lang erfaring og stor realkompetanse, men har i en del tilfeller lite "papirer" på sin store kunnskap. En kunnskap som de ofte er få/alene om. De jobber som "maur", men får liten respons. Lønsmessig ser vi at f.eks. førstelinjetjenesten på trafikkstasjonene - som har en utsatt posisjon - og som kanskje har jobbet i Vegvesenet i 20 - 25 år - lønnes som 1. fullmektig eller i beste fall som 1. sekretær, med hovedtyngden plassert i l.tr. 20-22, og med liten utsikt til noen vesentlig endring. Med dette sier ledelsen hvilken verdi de synes arbeidstakeren har... Og vi har mange slike eksempler.

Kvinner har tradisjonelt vært lite opptatt av å markere seg og markedsføre sine kunnskaper. De har stort sett lagt forholdene til rette, slik at mennene har kunnet ta æren. Grunnarbeidet er ofte gjort av en kvinne. **Kan hende må kvinnene selv begynne med en annen strategi, bli mer beregnende og ikke lenger godta den lave verdsettingen?**

Hva hvis de som jobber med lønn plutselig kollektivt "sykemelder" seg? Eller de på økonomi? (slik som f.eks. flygelederne har gjort flere ganger). Mange sitter inne med spesialkompetanse som ingen andre har...

De fleste lavtlønnede i vår virksomhet er flinke, samvittighetsfulle, glade i jobben

sin, har ambisjoner om å gjøre en best mulig jobb, gi god service og legger alt tilrette for at andre skal få gjort sin jobb. De gjør "grovarbeidet" bak kulissene, slik at andre (les: menn) gjør det som synes og legges merke til. De sistnevnte får dermed æren og anerkjennelsen.

Kvinner er opptatt av felleskap og arbeidsmiljø, menn er mest opptatt av egen karriere. Og det er ingen tvil: Kvinnenes verdier er best tilpasset dagens og morgendagens krav til ledere, viser en undersøkelse foretatt av MMI.

Forenklet kan vi si at menn er mest opptatt av det som gagner egen karriere, mens kvinner legger vekt på fellesskapet og arbeidsmiljøet, iflg. Dag Høie, daglig leder av Institutt for Organisasjonsanalyser, tidligere personaldir. i Norske Shell.

Kvinnenes verdsettelse er bedre tilpasset kravene til ledelse enn mennenes, fordi de har stor sosial intellegens samtidig som de er innsatsvillige og risikovillige. Kvinner med høy utdanning er like opptatt av endringer som menn, mens kvinnene også vil ha tilleggsgoder som frihet, læring, fleksibilitet, informasjon, likestilling og et godt fysisk og sosialt arbeidsmiljø og de ser klart verdien av teamjobbing. Mangfoldet er en styrke for kvinner, og det gjelder kvinner på alle nivå i virksomheten.

Kvinner generelt har i alle år vært lite opptatt av status. Menn har vært mer opptatt av å markere seg og posisjonere seg. Vi ser klart resultatet av dette også hos oss i Vegvesenet. Kvinnene har stort sett lav "verdi", noe som kommer til uttrykk både lønsmessig og anseelsesmessig. Mye av dette har sin bakgrunn i teknisk/ikke teknisk utdanning. Det er ikke alltid lengden på utdanningen som er det avgjørende. Mange av våre godt voksne ingeniører har bare 2 års ing.utdanning etter gymnas. Mange av våre kvinnelige tilsatte har like lang/lengre utdanning, men ikke teknisk.

Hovedtyngden av våre ledere er teknokrater. Deres syn på verdsetting kan kanskje begrunnes ut fra deres teknisk relaterte tenkning?

OPPMERKSOMHET

25 års jubilarer

Jan Syvert Bråthen
Trond Egil Bårnes
Nils W. Berg
Thor Anton Gran
Thor Hansen
Thor Kristiansen
Ole Gunnar Lyngdal
Øyvind Myhre
Oddmund Nilsen
Thorbjørn Olsrød
Helge Sogn
Geir Magne Bø
Mary Kristensen
Marianne Tuft Müller
Einar Møller
Turid Åsenden

Takk

Jeg takker for oppmerksomheten ved min 75-årsdag.
En spesielle takk til Johan Lepperød og Audun Nordbotten.
Svein Dukefos

Takk

Takk for oppmerksomheten ved min 75-årsdag.
Arnfinn Opsahl

Takk

Tusen takk for gaven jeg fikk til min 50-årsdag.
Karin Johansen

Hjertelig takk

for gaver og all oppmerksomhet til min 50-årsdag.
Vigdis Tilley

Takk

for oppmerksomheten i anledning min 50-årsdag, både til vegetat, kolleger og gavekasse.
Det er med tungt hjerte jeg må innrømme at et par rollerblades er byttet til en annen, men akk så mye kjedeligere 50-årsdagsgave.
Øystein Ludvigsen

Litt av hvert

Om skjemaer og andre prøvelser

Anne Mette Storvik (alias "Ferskingen")

Oj, oj, så mye man skal lære når man er ny i Vegvesenet!

Den første store barrieren er navn; å huske dem og å koble navnet til et ansikt. I begynnelsen hadde jeg en sterk fornemmelse av at halve vegkontoret het Tore og hadde skjegg...

Det har også medført en del pinlige feiloppringinger når jeg får beskjed om å kontakte en eller annen og bare får oppgitt fornavn. Her om dagen ringte jeg Mette Myhre for å få de siste tallene fra Trygg Trafikk. Initialene på de ansatte må også læres "the hard way". Det tok faktisk en stund før jeg skjønnte at folk ikke mente at stakkars Lars Olav Farstad var dum som et brød når de omtalte ham som "Loffen" (han har LOF som initialer).

Man skal sette seg inn i et helt nytt språk. Føring. Kulvert. Suboptimalisering. At sprengstoff lastes når det dyttes ned i hullet sitt i fjellet. En masse mystiske forkortelsene svirrer rundt: NVVP, LMA, LM, HTH, KFP, LMT, SVV, ELF, ÅDT, NAF...

Jeg fant ut her om dagen at NAF ikke bare er Norges Automobilforbund. Jeg skjønnte jo fort funksjonen til forkortelsene.

Det tok meg to uker å lære å si at jeg var instruktør i kvalitets-forbedrings-programmet uten å snuble (og fremdeles må jeg ta sats for å si det). Da er det lettere med KFP.

Etter hvert støtte jeg på et nytt problem (unnskyld; en ny utfordring): Skjemaene! Jeg regner meg selv for normalt intelligent, men selvtiliten

fikk etterhvert en alvorlig knekk. Nyelig tok jeg meg selv i å vurdere om det var bryet verdt å fylle ut et reise-regnings-skjema for to ganger 65 kroner... Heldigvis er jentene på personal elskverdigheten selv.

Her om dagen trodde jeg at jeg endelig hadde tatt innersvingen på ressurs-skjemaet, men ble vennlig opplyst at jeg nok ikke hadde oppnådd "cand. skjema" grad. Jeg begynner å tvile sterkt på at jeg noensinne vil få den, for ikke å snakke om "cand. kontostreng"...

Jeg har forresten endelig lært koden

til inngangsdøren i kjelleren. Men det hjalp meg lite en morgen jeg var innmari trøtt. Etter tre forsøk, "sesam-sesam" og en god del "finnmarkske" kraftuttrykk dro jeg fram lommeboka for å sjekke koden - og oppdaget at jeg prøvde å komme meg inn med Trumf-kortet mitt...

Som nyansatt føler jeg meg innimellom så innmari teit at jeg får lyst å sette opp et skilt på døra mi med følgende tekst:

"Ikke stress meg, jeg gjør tabber så fort jeg bare kan!"

Langdalens lille strek



500 nye trær i Tønsberg-eksosen!
Hva med Wunderbaum?