

NYE PLANER FOR TØNSBERGTRAFIKKEN SIDE 8

STATENS VEGVESEN
VESTFOLD



1898-1998

100 ÅR



Statens vegvesen
Vestfold

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Vestfold,
Nr. 3, juni 1998
25. årgang

Redaksjon

Redaktør: Jorun Sætre
Journalist: Anne Mette Storvik
Layout: Knut Vedeld Hovde

Ansvarlig for Vestfolder'n:
Informasjonsseksjonen,
v/ seksjonsleder
Ann Karin Midtgaard

Redaksjonsråd

Johan Lepperød
Håkon Haugland
Hans Petter Sundby
Jenny Hagen
Tine Sande

Grafisk produksjon

Desktop og fotoscanning:
Knut Vedeld Hovde
Trykk: Cicero grafisk, Tonsberg
Opplag 1500

Utgever

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

Foto på omslaget

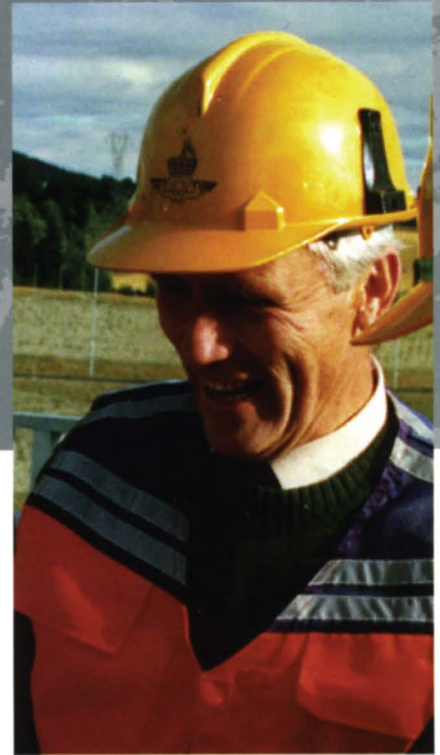
Forsidebilde fra Tonsberg
ved jernbanestasjonen.
Innsidebilde: «Samarbeid kontra
konkurrans»
Begge foto: Jorun Sætre

Neste nummer av Vestfolder'n

Ca. 10. september



Johans betraktninger



Brett opp ermene: Nå skal Norge samles til ett transportrike!

Det har lenge ligget i kortene og nå blir det en realitet: For neste planperiode (2002-2011) skal alle samferdselssektorene samles i en plan. Det betyr at "Samlet plan for transportpolitikken" skal erstatte de nåværende vegplaner, jernbaneplaner, luftfartsplaner og havneplaner. Hensikten er å få et helhetlig bilde av transportbehovet og se de ulike tiltakene (investeringer i og drift av lufthavner, veg, buss og jernbane) i sammenheng.

Samferdselsdepartementet skal sende ut de første retningslinjene for arbeidet i løpet av juni i år. De vil blant annet fortelle hvordan arbeidet skal organiseres lokalt og sentralt. Hvilken instans eller etat som skal koordinere arbeidet og hvordan prosessen skal foregå. Departementet har innhentet forslag fra de som berøres.

Det er mange etater og instanser som berøres og det er svært mange mennesker og penger. Lokalt må Statens vegvesen, NSB, Jernbaneverket, Luftfartsverket, Kystverket, fylkesmannen og fylkeskommunen samordne sine interesser og jobbe mot et felles dokument for transportfylket Vestfold. Det blir en helt ny måte å jobbe på. Når vi i tillegg vet at vi bare har høsten på oss til å utarbeide 10-årsplanen lokalt, så må det bli krevende og hektisk.

I 1999 skal de fylkesvise planene samordnes til en nasjonal plan og i juni 2000 skal Stortinget behandle den.

For å makte denne oppgaven og andre viktige oppgaver er det viktigere enn noen gang at vi prioriterer innsatsen vår riktig. Og nå mener jeg ikke å prioritere ting opp, men å kutte i bånd. Det er det som er vanskelig. Vi må bruke prosesser som Kvalitetsforbedringsprogrammet og "Fra holdning til handling" til å finne ut hva som er det mest grunnleggende og viktige i vår virksomhet. Og så må vi gjennom årsplan- og budsjettprosesser prioritere alt annet *ned*.

Viktige premisser for de neste 10-15 årene skal legges i løpet av høsten. Å ikke gjøre en kraftanstrengelse i denne prosessen er både kortsiktig og ansvarsfraskrivende.

Bruk sommeren til å lade batteriene!

Gamle Sande vegstasjon gjenåpnet i nye omgivelser

Gjenåpningen av Gamle Sande vegstasjon, på Ås utenfor Tønsberg, ble nok et flott høydepunkt i jubileumsårets arrangementer. Prominensene sto i kø på talelista og mange vakre ord ble Statens vegvesen Vestfold til del. Det eneste som manglet under den to timer lange åpningsseansen var publikum, som derimot strømmet til da de var invitert, i etterkant av den offisielle åpningen. Særlig pensjonister, som nikket gjenkjennende til kjente og kjære ting fra et langt arbeidsliv.

TEKST OG FOTO: KNUT V. HOVDE

Den offisielle åpningen ble foretatt av vegdirektør Olaf Søfteland, som ankom i en blankpusset veteranbil, en Ford 1934-modell. En svært fornøyd vegsjef Johan Lepperød ønsket først alle gjester velkommen, med en spesiell honnør til tidligere vegsjef Leif Moy, som deltok med største selvfølgelighet i en alder av 92! Lepperød skrøt av dem som har tatt initiativ til og gjennomført restaureringen av Sande vegstasjon. -Vi trenger å bli minnet på den samfunnsinnsats som Vegvesenet har gjort gjennom 100 år. Og med bevaringen av denne nå historiske arbeidsplassen vil nye generasjoner få et levende innblikk i et hundreår med en formidabel

utvikling. Vegdirektør Olaf Søfteland tok oss tilbake i tid, og ga ros til gamledagers vegarbeidere, som ofte jobbet under svært kummerlige

forhold. I vårt kupert land sørget vegbyggerne for det nødvendige samband mellom menneskene. I ellers trange tider sto Sande vegstasjon ferdig i 1930 som en flott og fremtidsrettet vegstasjon. Vegdirektoratet må ha vært i et godt lune med bevilgningene, sa Søfteland og takket Vegvesenet i Vestfold for bevaringen, som han mente ville være til glede og nytte i fremtidig folkeopplysning.

Vår jubileumshistoriker, James Archer, fortalte om initiativtageren til Sande vegstasjon, overingeniør Sund, og at den endatil ble tegnet av Vegvesenets egen ingeniør, Ole Bjerke. Bygningen ble reist av snekker Rivelrud for kr. 8.300 inkl. materialer.

Den gang var det syv ansatte i Vegvesenet i Vestfold.

I 1936 ble vegstasjonen utvidet med garasje og smie, og i 1956 kom enda et tilbygg.

En gjenganger og morsom toastmaster var Kåre Holtung i

sin vegvokterskikkelse. Regnvær sendte etter hvert gjestene innendørs, hvor det gamle miljøet med redskap, smie og skiltlager skapte en fin stemning. Gratulasjonstalene

fortsatte ved fylkesmann Mona Røkke, Rolf Sommervik, den siste vegmester i Sande, og direktøren for Vegmuséet, Geir Paulsrud. Hilsninger ble også overbrakt fra

Telemark og Buskerud, ved Birger Aase og vegsjef Trygve Rognan, og fra Posten i Tønsberg, ved Gunnar Solvang. Avslutningsvis fremførte trubadurene Mette Myhre og Øystein Ludvigsen «Pavesangen» om Holmestrandfjellet, til dagens kraftigste applaus.

-Kanskje faller Paven ned på Holmestrand stasjon, vi har ryddet på perongen, så vi ikke treffer no'n!



Dette er den andre i en serie tilsiktede, men velmente lekkasjer fra jubileumsboken...

Av James Ronald Archer

En vegstasjon til begjær

Gamle Sande vegstasjon var i 1930 Vestfold vegvesens første og mest moderne spesialbygning. I 1998 er den Statens vegvesen Vestfolds første og foreløpig eneste museumsbygning. Overingeniør Sund i Vestfold (1922-34) administrerte veger som slett ikke var bygd for biltrafikk. Tiltakende bilisme ødela dem fullstendig. Sørlandske hovedveg var smal, krokete og formelig åt grus, og vegen måtte ofte stenges i den verste vårløsningen. Essensen i bestrebelsene på å bedre tilstanden på det de mest pessimistiske kalte "velling mellom mer eller mindre faste kanter" istedenfor veger var vedlikehold. Selv om trafikken fikk skylden, var metodene ikke



effektive nok. Vegvoktere som syklet rundt med rive og spade maktet ikke å følge utviklingen, selv om de var nye koster i den store sammenhengen. Grusveger var heller ikke fremtidens løsninger - faste dekker kom inn som nye svar på gamle spørsmål. Den moderne tiden var på full fart inn i Vegvesenet - maskinene kom for alvor i 20-årene med pukkmaskiner, lastebiler, motorhøvler og vegfreser, selv om de gamle redskapene holdt stand. Troen på maskinenes undergjørende kraft ble bare forstyrret av en ytterligere stigning i trafikken, med nye utfordringer som følge. Maskiner trengte et sted å være - en garasje. Overingeniøren argumenterte sterkt for at det nye garasjean-

legget måtte ligge i det nordre vedlikeholds-distriktet i Sande. Det lå lengst unna vegkontoret, og dessuten hadde midt fylket allerede et verksted med redskapsentral, formelt fylkets og ikke Vegvesenets. Men med et argument som i våre dager kunne høres som en profeti på Det nye Vegvesenet, mente han det ikke var nødvendig med eget verksted i Sande, fordi det allerede fantes et privat på stedet! Dessuten visste Sund at maskinene ikke gjorde arbeidet alene, og ville ha oppsynsmannsbolig i nærheten for at oppsynsmannen skulle ha tilsyn med vedlikehold, bruk og oppbevaring av maskinene. Overingeniøren fikk Vegdirektoratet med på planen. Utgiftene skulle dekkes av ordinære vedlikeholdsmidler og ekstrabevilling fra foregående års bilavgifter. Tegningen til garasjebygningen ble utført av vegkontorets ekstraingeniør, Ole Bjerke. Endelig i 1929 ble en eldre enebolig kjøpt inn som oppsynsmannsbolig, og ulike tomtealternativer vurdert til garasjen. Det endte med at man kjøpte en pakkeløsning: Tomt ble kjøpt av snekker Rivelsrud som samtidig stod for arbeidene. Byggingen kostet 8.200 kr, og mye av betalingen gikk direkte til Hof sag og høvleri, som leverte materialer. Byggingen av garasjen i Sande tok til i desember 1929, og huset stod ferdig i april 1930. Her fikk Vegvesenet fire store garasjeplasser, et enkelt bilreparasjonsverksted og opplagsrom, utenfor bensinpumpe og underjordisk bensintank. Anlegget var for lite allerede etter seks år. Ikke uventet hadde trafikken nok en gang økt så mye at vedlikeholdet ikke holdt tritt. Garasjeplassen var for liten for de tre lastebilene, den ene personbilen, de to traktorene, to veghøvler, hengeren, vegskrapen og snøryddingsutstyret. I 1936 ble det derfor bygd en ny garasje med smie. Ytterligere en bygning kom til i 1956. De syv brakkene som er kommet til i 70-årene, er uttrykk for en tradisjonell norsk påbyggingsskikk i moderne drakt. I 1998 gjenoppsto Sande vegstasjon med ny funksjon i sin gamle drakt og ny fremtid i en etat som har en arv å forvalte.

STATENS VEGVESEN
VESTFOLD



100 ÅR

På sykkelveg mot en miljøvennlig by

Den 6. juni ble det første sammenhengende hovedsykkelvegnett i en norsk by offisielt åpnet. Da vegsjefen overleverte ordførerne i Tønsberg og Nøtterøy hver sin gatesten med en inngravert sykkel, markerte dette en milepæl i Vegvesenets historie. Ikke noen gang tidligere har Vegvesenet gått så direkte inn i en by for å stimulere til en miljøvennlig utvikling.



Rune er 28 år, etatens miljøkoordinator og hører til i vegsjefens stab.

Arbeidet er blitt kalt et sykkelbyprosjekt, men strengt tatt er dette litt misvisende. I løpet av noen år, og ved hjelp av ca. 130 millioner kroner, har vår etat i samarbeid med de to kommunene endret byens ansikt. Tønsberg/Nøtterøy er ikke bare en sykkelby, men også en fotgjengerby og en by som har fått en visuell ansiktsløftning. Ved hjelp av satsingen har kommunene fått muligheten til å velge om Tønsberg skal være en bilby eller en miljøby. Lørdag 6. juni 1998 er derfor den dagen da Statens vegvesen Vestfold ble noe mye mer enn en veg- og trafikketat. I Tønsberg/Nøtterøy har vi stått fram som en seriøs og visjonær samfunnsetat, med vilje til å tenke langsiktig.

“Kutt ut dette sykkelullet!”

Det lokalpolitiske miljøet var i begynnelsen ikke så begeistret for vår sykkelvisjon. Spesielt siden de flerfoldige millioner av kroner som var øremerket sykkel, sto i sterk kontrast til skrantende kommunale pengekasser. Mange lokalpolitikere og innbyggere ville heller bruke sykkelpengene til sykehjemsplasser og skoler. Som nyansatt og uerfaren planlegger fikk jeg smake den manglende dialogen mellom Vegvesenet og lokalpolitikerne. I en fullstappet bystyresal høsten 1993 klarte jeg uvørent å hisse opp

sentrale politikere i Tønsberg såpass mye at det ble fremmet enkelte misghagsytringer mot meg som person og etaten vår. Spesielt en kommentar har brent seg fast: «Kutt ut dette sykkelullet, dere får aldri noen til å sykle. Gjør det dere skal, bygg veg.» Også internt var det litt knurring i rekkene. Mange følte at prosjektet ble presset fram og at dette gikk ut over kvaliteten på planene. En viktig erfaring fra sykkelbyarbeidet er at dialog og samhandling er helt grunnleggende i slike prosjekter. Det ble nok fra starten av satt av for lite tid til modning og informasjon, både internt og mot de politiske miljøene. Det knurres veldig lite i dag. Ordførerne i sykkelbyen er på hugget hver gang sykkel er på dagsorden, og samarbeidet mellom oss og kommunene er bra. Det som er bekymringsfullt, er om sykkelbyen klarer å bli den foregangsbyen som den er ment å være. Vi teller sykklister, og foreløpig går tallene bare nedover. Men det er viktig å huske at vår investering er langsiktig. Om 18 år vil en ny generasjon potensielle bilister ha vokst opp i en by der sykkel er et reelt alternativ til å kjøre bil. Det er da den endelige dommen over sykkelbyen kan felles.

Lokalt initiativ avgjørende

Jeg er usikker på vegmyndighetenes vilje til å satse på sykkel i årene

framover. I NVVP 1990-93 var målet sammenhengende sykkelvegnett i 50 byer og tettsteder, og i NVVP 1994-97 ble sykkelbyene skjøvet fram som pilotprosjekter. Men i NVVP 1998-2007 er sykkel avspist med en halv spalte generell “svada”. Det kan se ut som om interessen daler sakte men sikkert. Her i Vestfold må vi arbeide for å holde engasjementet oppe, selv om bevilgningene går merkbart ned år etter år. Det er en jobb å videreføre sykkelbyen med holdningsskapende arbeid. I tillegg må vi gå inn i de andre byene og tettstedene i fylket og tilrettelegge for sykkel. I debatten 6. juni kom samferdselsminister Odd Einar Dørum med et gullkorn som bør være vår sykkelpolitikk i årene som kommer: «Jeg er avhengig at man lokalt tar initiativ der Staten er imøtekommende og legger opp til dialog og forpliktende samarbeid. Jeg, som statsråd, kan bare heie på de som gjør noe bra. Vegvesenet skal, som en statsetat, være imøtekommende, og gå i spissen for samarbeid. Vi skal være stolte av det vi har oppnådd med sykkelbyen.»





Dørum var opptatt av byfilosofi; at en bykjerne skal være en blanding av mennesker, aktiviteter og arbeidsplasser. - Det er strålende at man har kjempet for å skape en slik by, sa han og gav inntrykk av å være lite begeistret for store handlesenter.

Ikke-syklende sykkelentusiast åpnet sykkelbyen

Lørdag 6. juni var det offisiell åpning av sykkelbyen Tønsberg/Nøtterøy ved samferdselsminister Odd Einar Dørum. Solen skinte fra skyfri himmel, og både små og store koste seg på Farmandstorvet.

Etter salutten fra Slottsfjellet ble samferdselsministeren introdusert av fylkesmann Mona Røkke. - En reise med tog til sykkel- og fotgjengerbyen Tønsberg skulle være det ideelle for vår samferdselsminister..., sa Røkke da hun ønsket Odd Einar Dørum velkommen.

Samferdselsministeren gratulerte de involverte med samarbeidet. Dørum var opptatt av at Vegvesenet måtte evaluere prosjektet og ikke glemme de negative erfaringene i evalueringen. - Den som ikke lærer er død, mens den som lærer lever og skaper stadig noe nytt, avsluttet han. - Vår hovedutfordring er at vi får en grunnleggende holdningsendring, slik at det blir en jevn vekst i sykkelbruken, sa vegsjef Johan Lepperød.

Kjell Spigseth fra Miljøverndepartementet oppfordret folk til å sette bilen innerst i garasjen med sykkel foran og bedriftene til å arbeide for fremmet bruk av sykkel, f.eks. gjennom høyere kilometergodtgjørelse for sykkel enn for bil.

Odd Børretzen gratulerte Tønsberg og Nøtterøy kommune fordi de hadde gjenoppdaget sykkel. - Alle viktige oppdagelser blir gjort mange ganger, forsikret han.

Mange aktiviteter

I Tønsberg startet arrangementet kl. 10.00, ved at rådhusets servicesenter åpnet for publikum og serverte kaffe og frukt. Kl. 11.00 var det full fart på torvet, med stands,



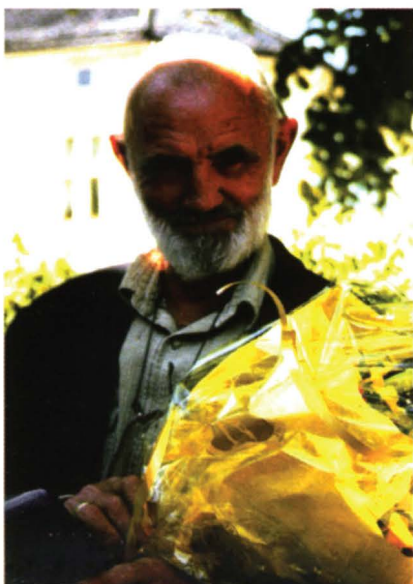
Vegsjefen overrakte ordførerne i Tønsberg og Nøtterøy hver sin gatestein med inngraverte sykkelsymboler. Både Hogsnes og Harding Hansen forsikret at de aktet å bruke sykkelvegnettet i sommer.

konkurransen, grilling, og levende musikk. Ved rådhuset var det sykkelutstilling og på Beirut-tomta var det sykkelmekking og sykkelkontroll. Kl. 1300 var det paneldebatt for inviterte gjester i Bystyresalen. Tema var satsing på sykkel. Dørum sa at enhver satsing må basere seg på lokale initiativ, der aktører, som stat, fylke og kommune, lager forpliktende spleiselag. - Hvis det er enighet lokalt, kan man bruke bompenger til å bygge sykkelveger, sa samferdselsministeren.

Run Gjøs var travelt opptatt både med forberedelser og avviklingen av sykkelbyarrangementet 6. juni.

Odd Børretzen fortalte eventyret om den halvstore,

idylliske byen som ble invadert av et krypdyr som het Ford og som bråkte og luktet vondt. Så kom én til, og de parret seg i vill forvirring, og snart var de over alt - i alle former og farger. - Hestene døde av skrekk, og barn og gamle snek seg langs husveggene, oppsummerte Børretzen på sitt helt spesielle vis.



Ulovlig parkering medfører borttauing for eiers regning og risiko.

SYKKELPARKERING



Planleggingen i Tønsberg i gang igjen



- *Kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme er enige om å prioritere Ringvegen i en ny planlegging av nytt hovedvegnett i Tønsbergområdet, sier avd. ing. Olav Sjørøst ved utbyggingsavdelingen. I begrepet Ringvegen på strekningen fra Kilen til Kjelle er også en ombygging av Mammutkrysset og ny kanalkryssing inkludert.*

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

Det er nå besluttet å dra i gang igjen planleggingen av hovedvegnettet, med utgangspunkt i løsninger beskrevet i kommuneplanen, sier Olav Sjørøst. Beslutningen ble fattet etter drøftinger mellom Vegvesenet og kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme høsten 1997.

Privat finansiering?

Bakgrunnen for å dra i gang planleggingen igjen, var vegsjefens forslag til handlingsprogram gjennom arbeidet med NVVP 1998-2007. Heller ikke her er det funnet plass til å prioritere hovedvegutbygging i Tønsbergområdet, og alle parter er i ferd med å innse at en snarlig utbygging av hovedvegnettet i Tønsbergområdet høyst sannsynlig må baseres på en eller annen form for privat finansiering. Det er dessuten nå signalisert enighet mellom kommunene om å prioritere Ringvegen først. Fra Nøtterøys side forutsettes det da at begrepet Ringvegen også inkluderer en ombygging av Mammutkrysset og en ny kanalkryssing.

Vedtatt hovedvegnett

- Tønsbergområdets framtidige hovedvegnett ble i prinsippet fastlagt gjennom transportplanarbeidet 1990-91, sier Sjørøst. Transportplanens anbefalte løsninger ble senere vedtatt gjennom kommuneplanen for Tønsberg, senest

gjennom revisjonen av kommuneplanens arealdel 1995-2007, vedtatt i juni 1995. Som de viktigste hovedelementene i det framtidige hovedvegnettet, forutsetter kommuneplanen en Ringveg fra Kjelle til Kilen som en fast premiss. Videre viser planen to alternative løsninger for en sentralåre gjennom byen, samt ombygging av Mammutkrysset og en Nøtterøyforbindelse basert på en ny bruløsning ved dagens kryssingspunkt.

Hensikten med Ringvegen mellom Kjelle og Kilen er først og fremst å ivareta gjennomgangstrafikken fra Kilen og Slagenområdet i retning Stokke og E 18, for dermed også å kunne føre tanktrafikken fra raffineriene på Slagentangen utenom bykjernen. Hensikten med sentralåren gjennom byen er først og fremst å føre gjennomgangstrafikken mellom Kjelle og Nøtterøy utenom bykjernen.

Planarbeidet lagt på is

Etter transportplanarbeidet i 1990-91, har planleggingen av hovedvegnettet mer eller mindre ligget på is. Hovedårsaken til dette var to ting. For det første viste det seg den gang å være uenighet mellom Tønsberg og Nøtterøy om prioriteringen. Tønsberg ville prioritere Ringvegen mellom Kjelle og Kilen, mens Nøtterøy ville priori-

tere sentralåren. For det andre ga de økonomiske rammer for vegplanperioden 1994-97, ingen mulighet til utbygging av så store og kostnadskrevenne prosjekter, samtidig som behandlingen av transportplanen satte "tommelen ned" for en bompengefinansiering.

Sykelbyen Tønsberg/Nøtterøy

I perioden 1994-97 var det enighet mellom vegkontoret og kommunen om å prioritere andre tiltak som kunne gi positive effekter for trafikkforholdene, og som var av en slik art at de kunne påbygges videre mot helheten i transportplanen etter hvert som finansieringen ble avklart og gjorde det mulig. Dette var bakgrunnen for gjennomføringen av det såkalte sykkelbyprosjektet Tønsberg/Nøtterøy.



I skråningen fra Frodeåsen mot Kjelle, der dagens jernbanetrasé ligger, vil den planlagte, eventuelle Ringvegen komme ut av tunnelen. Eksisterende Kjellekryss må legges om betraktelig.

Vedtak for Ringvegen våren 2000

Ifølge Sjønøst, er det gjennom det oppstartede planarbeidet tatt stilling til å starte detalj- og reguleringsplanarbeid for Ringvegen mellom Kjelle og Kilen. Et slikt planarbeid startet også i 1992, og førte fram til en teknisk detaljplan som grunnlag for reguleringsplan på strekningen langs Vellebekken mellom Kilen og Vestfold Kraft. Arbeidet med reguleringsplanen ble imidlertid den gang ikke fullført, og planen ble aldri fremmet til formell behandling. Når arbeidet nå dras i gang igjen, er målet å oppnå et reguleringsplanvedtak i løpet av våren 2000, tidsnok til eventuelt å kunne prioritere prosjektet ved neste revisjon av NVVP. Sjønøst antar at det tekniske planarbeidet vil komme i gang i løpet av høsten 1998.

- Hvilke virkninger vil Ringvegen og sentralåren ha på trafikkproblemene i sentrum?

- For øyeblikket er vi i gang med å gjennomføre nye trafikkberegninger, kan Sjønøst fortelle. Hensikten er å klarlegge hvilke virkninger henholdsvis Ringvegen og en sentralåre vil ha på trafikkproblemene i Tønsberg sentrum. I den sammenheng blir det også vurdert hva slags reguleringsmessige tiltak som kan gjennomføres på gatenettet, for at virkningene skal bli best mulig.

-Hvis det er enighet om at det er Ringvegen som løser Tønsbergs problemer best, kan det være aktuelt å ikke gjøre mer planarbeid i tilknytning til sentralåren i denne omgang, sier Sjønøst videre. I motsatt fall videreføres arbeidet med sentralåren gjennom en ny planprosess. En eventuell planprosess i tilknytning til sentralåren vil imidlertid høyst sannsynlig måtte følge de nye KU-bestemmelsene etter plan- og bygningsloven. Gjennom en slik prosess kan man ikke se bort fra at også andre hovedveg-løsninger enn



På Kilen vil det ifølge Olav G. Sjønøst bli etablert en ny stor kryssløsning som skal lede trafikken videre mot Slagen, Åsgårdstrand eller langs Vellebekken, til Vestfold Kraft og gjennom tunnel til Kjelleområdet.

Ringvegen og sentralåren, blir krevd konsekvensutredet. En slik planprosess kan tidligst antas å bli startet opp senhøstes 1998, men mer sannsynlig første halvår 1999.

Organisering av planarbeidet

I drøftingene mellom Vegvesenet og kommunene høsten 1997 ble det lagt til grunn at planarbeidet ville kreve et nært politisk og teknisk samarbeid. Det ble derfor besluttet å opprette en ekstern samarbeidsorganisasjon bestående av en samarbeidsgruppe og en arbeidsgruppe. Gruppene ble formelt opprettet i mars i år, og det er avholdt møter i begge gruppene.

Samarbeidsgruppens rolle er å fastlegge strategier og å ta stilling til de overordnede føringer og rammer for hvordan arbeidet skal gjennomføres. Gruppen ledes av utbyggings-sjef Tore Foss og består for øvrig av ordførere og rådmenn i de tre kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme, samt representanter fra Fylkesmannen i Vestfold, Vestfold fylkeskommune og Statens vegvesen.

Arbeidsgruppens rolle er mer å diskutere og kvalitetssikre tekniske løsninger og faglige vurderinger samt påse at formaliteter etter plan-

og bygningsloven blir ivaretatt. Gruppen ledes av planseksjonsleder Steinar Aspen og har for øvrig både politisk, administrativ og teknisk representasjon fra kommunene Tønsberg og Nøtterøy, samt representanter fra Fylkesmannen i Vestfold, Vestfold fylkeskommune og Statens vegvesen.

Omfattende planarbeid organiseres

Ansvar for å drive planarbeidet er plassert som en oppgave innenfor utbyggingsavdelingens planseksjon, med Olav G. Sjønøst som foreløpig ansvarlig og eneste bemanning. Ansvar for trafikkberegningene og trafikkvurderingene er imidlertid tillagt trafikkavdelingens trafikkavviklingsseksjon, med Hege Eick som ansvarlig og med konsulentbistand fra SCC Bruer Scandiaconsult.

Hvis resultatet av trafikkvurderingene blir at vi må i gang med et planarbeid i tilknytning til sentralåren, ser vi klart konturene av en omfattende planprosess og planoppgave, der planseksjonens bemanning på oppgaven må økes vesentlig. Ressursbehov og videre organisering av prosjektet blir da et sentralt tema i arbeidet med planseksjonens årsplan for 1999.

Det usynlige trafikkikkerhetsarbeidet

I 1970 ble 104 norske barn i alderen 0 -14 år drept i trafikken. I 1994 var antallet 16. For lekende og gående barn under skolepliktig alder var reduksjonen enda mer oppsiktsvekkende. Fra 50 til 3 drepte i løpet av 25 år. Tallene forteller historien om en stille revolusjon. I perioden ble antallet drepte totalt i trafikken halvert. Størst er nedgangen for myke trafikanter og aller størst for de aller minste. Med i bildet hører også at trafikkmengden er minst fordoblet i løpet av perioden.

TEKST: ERIK THOMASSEN

Hvorfor er det blitt så mye tryggere å være barn i Norge?

Opplysning og informasjon har helt sikkert bidratt en del, men det aller viktigste tror jeg er at barn ikke lenger konkurrerer med bilene om arealene på samme måte som for 25 år siden. Barn leker og ferdes i langt større grad i bilfrie miljøer eller steder der hastigheten er lav. Dette er en utvikling som er planlagt og ønsket fra myndighetenes side. Når vi i dag jobber for å trygge skolevegen for 6-åringer og større barn, er dette derfor bare en fortsettelse av et arbeid som har foregått i det stille siden 70-årene.

Fram til og med 60-årene skjedde boligbyggingen fortsatt for en stor del tilfeldig. Enhver veg var en potensiell boliggate. Selv E 18 hadde mange boligavkjørsler (og fortsatt finnes det noen slike). Etter hvert økte kravene til regulering av utbyggingen. En stadig større del av utbyggingen har skjedd gjennom feltutbygging, der trafikkikkerhetsmessig gode løsninger ble en del av planleggingen. Lekearealer ble skilt ut og skjermet fra biltrafikken og gang- og sykkeltrafikken i stor grad separert fra bilenes arealer. For barnas sikkerhet er selvfølgelig også barnehageutbygging viktig.

Planmessig oppfølging

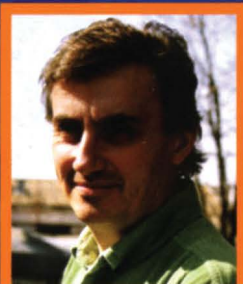
Vegvesenet skal ha sin del av æren for den utviklingen som har skjedd. Gjennom oppfølging og gjennomgang av alle reguleringsplaner har vi jobbet for å redusere ulykkesrisikoen både for barn og andre. Ofte dreier det seg om detaljer som er lett å få på plass i forkant av utbyggingen, men vanskelig når arbeidet i marka er slutført. På samme måte har vi fått satt en stopper for mange utbyggingsprosjekter som ville medført økt ulykkesrisiko, ikke minst for de minste, gjennom innsigelse til reguleringsplaner eller ved å nekte avkjørselstillatelse til riks- og fylkesveg. Gang- og sykkelveger har skapt trygge lekearealer langs veger med randbebyggelse. Der dette ikke har vært mulig å etablere, har vi i stadig større grad lagt fartsdempere.

Upopulære avgjørelser

Det som har skjedd er ingen selvfølge. En styrt samfunnsutvikling føles ikke nødvendigvis som et gode av alle, selv om statistikken taler sitt tydelige språk om effekten. Vegen fram til tilnærmet trafikkikkerke nærrområder for barn er brolagt med upopulære avgjørelser. Noen har tatt disse avgjørelsene. Kommuneplanleggingen har hatt sine vinnere og tapere. Arealer som kan utbygges har økt i verdi, de andre kan ikke lenger betraktes som



Det er fremdeles mye ugjørt i forbindelse trygging av skoleveger og skolenære områder. På Store Bergan skole i Sandefjord ser det slik ut når elevene kommer til første time en tilfeldig valgt morgen. Foto: Vidar Askland.



Erik Thomassen
44 år, leder av trafikksikkerhetsseksjonen.



Statens vegvesen jobber i dag for å trygge skolevegen for 6-åringer og større barn i trafikken. Dette er en fortsettelse av et arbeid som har foregått i det stille siden 70-årene. Foto: Vidar Askland.

like gode investeringer. Når Vegvesenet sier nei til et planlagt boligfelt i Andebu, bl.a. fordi plasseringen vil være trafikksikkerhetsmessig uheldig, får vegsjefen så hatten passer av lokalpolitikere og administrasjon. Utbygging av gang- og sykkelveger krever inngrep i hagene til de som bor langs vegen, berberis og kjære gamle epletrær går fløyten. Humper i vegbanen gir buss-sjåførene ryggvondt og "grå hår i hodet". Tyngst er det kanskje likevel når vi sier nei til avkjørsel til tomter som er utskilt for mange ti-år siden med tanke på alderdommen eller familien.

Tykk hud og god ryggrad

Hvorfor kan vi ikke gjøre et unntak i dette ene tilfellet? Hver enkelt sak synes ofte ubetydelig i den store sammenhengen, men til sammen utgjør de en helhet som vi ikke må

tape av syne. Dessuten kan vi ikke behandle én sak annerledes enn andre uten å gjøre oss skyldig i forskjellsbehandling. Å være saksbehandler på denne typen oppgaver, krever noen ganger tykk hud og god ryggrad. Det kreves også god ryggrad av ledere på alle nivåer for å stå imot når trykket fra omgivelsene kommer og media klitrer molbo- eller despotmerkelappen i pannen på oss.

Null drepte naturlig mål

Fylkestinget har vedatt at målet er null drepte og invalidiserte barn i Vestfold-trafikken i 2001. I prosessen fram mot dette vedtaket var det noen som mente at dette målet var for ambisiøst og at vi ikke ville klare å nå det. Sett i lys av utviklingen siden 1970, synes det klart at dette målet er det eneste fornuftige. På landsbasis er antallet drepte barn i

trafikken redusert med 85 % i denne perioden. Har man klart så pass, burde det også være fullt mulig å klare resten. Dette forutsetter innsats på en rekke områder, men ikke minst forutsetter det fortsatt arbeid for fysisk å skille barn og biler fra hverandre. Så får det våge seg om det noen ganger går ut over populariteten.



Gang- og sykkelveger skaper trygge arealer langs mange av våre veger. For å få dette til må en del upopulære avgjørelser tas. Foto: Jorun Sætre

God økonomi- styring på Norges største motorveganlegg

- En omsetning på 500 mill. kr pr. år de neste tre årene gjør at vi til sammen skal bruke over 2 mrd. kr fram til år 2002, sier prosjektleder Karl Høiland. På motorveganlegget i nordre Vestfold er det store summer i omløp. På strekningen Buskerud grense til Kopstad er totalrammen på ca. 3 mrd. kr. Av dette skal 860 mill. kr bompengefinansieres.

Totalt har prosjektet nå kommet opp i et akkumulert forbruk på 1 mrd. kr. Prosjektet skal bruke 2 mrd. kr på de fem årene det er igjen til åpning av fire felts veg til Kopstad.

Årets budsjett ligger på 360 mill. kr. Pr. dato har vi hatt noe høyere forbruk enn planlagt, og dette skyldes gode arbeidsforhold i vinter. I perioden 1999 - 2001 har vi budsjettet med et årlig forbruk på 500 mill. kr. Dette er en betydelig opptrapping.

Ifølge prosjektleder Karl Høiland er både oversikten over totaløkonomien og økonomistyringen i prosjektet god. Så langt i prosjektet sier han seg fornøyd med oppfølgingen av Norges største motorveganlegg.

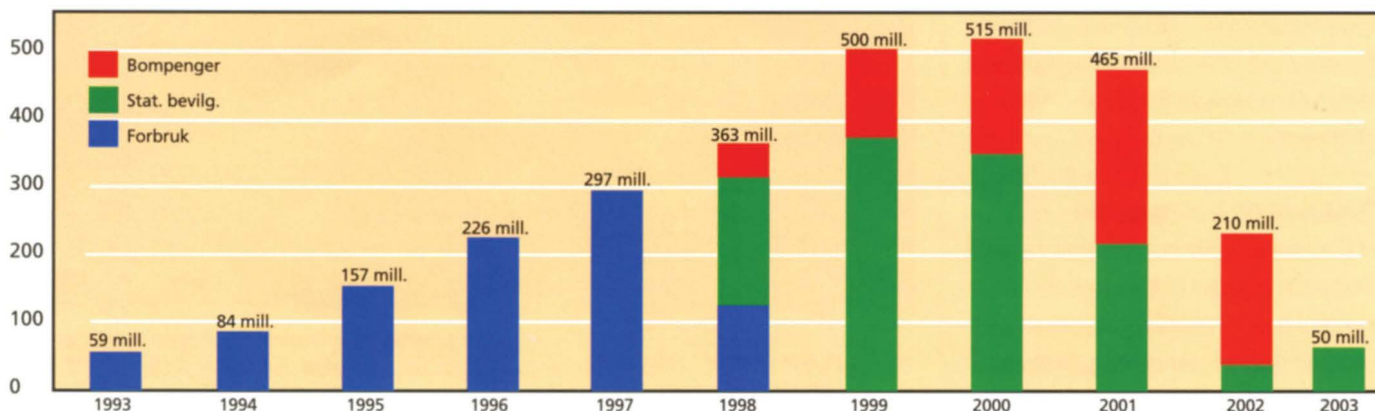


Vår egen produksjonsavdeling: Oppgaver for 70 mill. kr i år

Vegvesenets egen produksjonsavdeling er tildelt oppgaver for ca. 70 mill. kr dette året. Ifølge seksjonsleder Gunnar Hasle er det undertegnet en intensjonsavtale om jobber for 80 - 100 mill. kr pr. år på E 18-prosjektet. I år har det vært kutt i bevilgningene, vi ligger derfor noe under rammen i år. Det blir viktigere og viktigere at Vegvesenet har kontroll på kostnadsutviklingen. Krav til økonomisk dokumentering er viktig og krever full oversikt.

E18 parsell: Buskerud gr. – Helland forbruk/planlagt forbruk pr. år 1993–2003

Mill. kr.



- må ha utfordringer

Det sier ei jente med tæl og vilje, nemlig E 18-prosjektets sekretær Brit Marie Myhrvang. Hun er ansatt på produksjon på E 18, Barstad, og har vært med helt fra starten. Først ansatt på anleggsavdelingen, siden utbygging og nå i det senere søkte hun jobb på produksjon. Brit er opprinnelig fra Østfold og kom til E 18 og Holmestrand pga. jobben på prosjektet.

Har fått "prøve seg"

Fra hun startet på prosjektet har hun gjennomgått en utvikling både jobbmessig og som person.

Arbeidsoppgavene på prosjektet består av bl.a. økonomioppfølging, systemansvar ANPROD og Prodsys, brukerstøtte EDB, intern-regnskap TLP og ressurs, instruktør Sveis osv. Brit er ei jente i stadig utvikling. Det har vært rom for å "prøve seg", og hun har fått muligheter og tatt dem! Hennes sjef, Gunnar Hasle, gir henne nye arbeidsoppgaver og utfordringer, og det er hun meget godt fornøyd med. Siste utfordringen for Brit var å henge i tau i Holmestrandfjellet sammen med Dag Runar Haugen og Sigbjørn Gjerden!!

Tilhørighetsproblem

Brit trives godt, men forteller at det har skjedd forandringer etter at utbygging og produksjon ble skilt. - Vi jobber på samme prosjekt og i samme bygning, men vi føler et kunstig skille, sier Brit. Dette er et helhetlig prosjekt og det hadde vært fint med en fellesfølelse for motorveganlegget. Det er det dessverre ikke i dag. Brit er ansatt på produksjon, men gjør en del jobber for utbygging og føler til tider et lojalitetsproblem i forhold til egen avdeling. Hun tror at produksjon på E 18 ville vært bedre tjent med å sitte samlet på Island, ikke delt i to som i dag.

Få jenter

Det har vært fire jenter tilknyttet produksjon på E 18, men nå er det

snart bare Brit igjen. I forbindelse med en svangerskapspermisjon på Island skal hun nå flytte fra Barstad til riggen. Da vil hun komme nærmere drifta og ser fram til det.



Brit har vært tilknyttet E 18-prosjektet fra starten og trives godt. Men hun kunne godt tenke seg alle på produksjon samlet på Island.

Passer ikke for "rødstrømpe"

- Selv om jeg jobber stort sett bare med menn på produksjon, har jeg aldri følt at jeg jobber i et mannsdominert miljø, sier hun. Hun blir behandlet som Brit - ingen spesialbehandling fordi hun er jente. Hun legger også til at et slikt arbeidssted slett ikke passer for ei "rødstrømpe". Når det gjelder kaffekoking, har hun fått beskjed av gutta på Island at de vil koke kaffen sin selv. Brits kaffe er for svak for dem.

Erfaringsutveksling

Brit nevner jobbing i KFP-gruppa "Embla", kontortilsatte jenter i produksjonsområdet ute. Der føler hun at hun kan dele synspunkter og erfaringer med jenter i noenlunde samme arbeidssituasjon, og det gir henne mye. Jenter som jobber i slike stillinger blir ofte alene faglig sett.



Arbeidene med miljõtunnelen på Island er i full gang.

Egen prosess

Etter at produksjon har lagt inn et "anbud" på en jobb til utbyggingsavdelingen, blir det undertegnet en kontrakt. Hver måned blir det sendt en avregning/oppmåling. Dette blir registrert i Økosys og avvik i forhold til beregninger blir dokumentert og forklart.

-Kan ikke planlegge 100 %

pga. tilleggsarbeider, sier Gunnar Hasle til Vestfolder'n. Det er forskjell på det vi planlegger og det vi gjør, fordi produksjon blir spurt underveis i byggingen om de kan ta tilleggsjobber. Dette bl.a. av strategiske grunner. At jobben går med overskudd, slik at vår inntjening ikke er mindre enn det planlagte dekningsbidraget, er nødvendig.

- Det å forutse kostnadene våre og at vi er konkurransedyktig er viktig, sier Gunnar Hasle til slutt.

- Over ti mil rør...

er lagt på nye E 18 til nå, forteller rørgjengen på prosjektet. Dette er en stolt gjeng - stolt av faget sitt. De gjør alt av rørlegging i egen regi, dvs. legging av rør og kummer, samt fundamenter til belysnings-mastene. Det er både langsgående og kryssende rør. Dette blir gjort etter en plan slik at det er lett å finne dem igjen senere, det er hva de kaller koordinatbestemt.



Her er hele gjengen samlet i enden av stålåret til Espen. Foran Espen Sørлие, bak f.v. Vidar Rehn, Jostein Svendsen og Jan Erik Molland.

Blir respektert

Ifølge Vidar Rehn, Espen Sørлие, Jostein Svendsen og Jan Erik Molland er dette den viktigste jobben på hele anlegget. - Hvis ikke denne jobben bli gjort, blir det ingen motorveg, forteller de og nikker stolt. De trives med jobben i grøfta. Før fikk rørgutta ofte høre; "Har du blitt putta i grøfta, du?" I det lå det selvfølgelig noe negativt. Vi trenger ikke gå langt tilbake i tid heller, på anlegget på Sem var det nemlig slik. Dette har heldigvis forandret seg, de er i dag mer akseptert og respektert for den viktige jobben de gjør. De trives godt sammen denne gjengen, med Vidar som formann.

Kvalitet er stikkordet

Respekt og aksept for den jobben de gjør er én ting, kvalitet en annen. Til sammen løfter dette nivået betraktelig. For disse gutta er kvalitet et viktig mål i hverdagen. Forbedringer er gjort i den senere tid for å kvalitetssikre bedre. Nytt skjema ble utbedret etter møter i KAKO'er på produksjon. Dette resulterte i tettere samarbeid med stikningsgjengen. Vedkommende som utfører kontrollen, skal kvittere og godkjenne - da er rørgjengen ferdig med jobben. Denne typen kontroll fungerer ifølge gutta godt. Den er grei, oversiktlig og ryddig. De ber om kontroll med tidsfrist, slik at de til en hver tid vet når sjekken blir foretatt.

- Tar ikke opp mye..

Nøyaktighetsgraden er viktig når det gjelder overvann og dren; den skal være + - 5 cm. - Vi ligger godt innafør krava, sier Vidar Rehn til Vestfolder'n. Vi tar ikke opp mye lenger, vi gjør bra arbeid. Kontrollene viser god nøyaktighet. Hvis det er noe som må korrigeres, er det stort sett toppen av kummen som må justeres noe.

Vann- og avløp til bensinstasjonene

En stor jobb til 1 mill. kr er utført med legging av vann- og avløpsrør til de to bensinstasjonene/ rasteplassene nord for Island. Der ble det foretatt praktiske prøver til fagbrev for våre ansatte i produksjon. 14 av våre arbeidere gjennomførte den praktiske fagprøven på dette stedet. Rør er i dette området lagt grunt, de skal henge under brua over nye E 18. Det er både isolert og sveiset (full isolering). Vegvesenet brukte samme type ledning på anlegget i Horten for noen år siden.

Jobber på gang

På Island jobber Jostein og Espen sammen med Vidar, mens Jan Erik for tida er på Skjeggstad og legger om en gammel kommunal vannledning. For Jostein er det mest overvann, mens Espen jobber med stålør til bekkelukking i myrområdet ved Island.

Fleip med "Lubb"

Disse gutta bruker glidemiddel..... Det er tilfellet! Lubb blir brukt til å smøre inn moffa på rørene før de blir tredd i hverandre. Hvis en får dette på klærne, sitter møkk og annet seg fast og de ser fæle ut. Dette med glidemiddel er stadig like morsomt.

Til minne om "Paven" i Holmestrand

Det var i fjor sommer "Paven" begynte å bevege på seg. Bevegelsene tiltok ut over høsten, samtidig som Vegvesenet strammet grepet om ham med et fjellsikringsprosjekt. Full krig ble det først da han tok et hopp på syv cm en kveld i oktober. Første sprenging fulgte to dager senere. Våpenhvile ble det ikke før til påske i år. Da gikk de

siste steinene i bakken, og E18 ble trygg å ferdes på igjen. Oppryddingen etter slaget pågikk ut mai måned.



FOTO: MARIT BORGEN, TØNSB. BLAD

TEKST: ANN KARIN MIDTGAARD - FOTO: JORUN SÆTRE

Ietterkant er Statens vegvesen Vestfold fornøyde både med resultatet og gjennomføringen, selv om mange ting ikke gikk helt som de skulle. Vi fikk materielle skader på biler og bygninger, men viktigst av alt: Ingen personskader verken på egne eller andre folk. For det kunne ha gått mye verre. Å utføre sprengingsarbeid i en 65 meter høy fjellvegg i en by og rett over E18 og jernbanen, er mye vanskeligere enn å sprengte veg for ny E18 inne i skogen. Uforutsette hendelser får konsekvenser for mange mennesker, og ingen ting går upåaktet hen.

"Paven" i tall

"Paven" er navnet på et parti i Holmestrandfjellet nord for tunnelen, bestående av tre fjellblokker på til sammen 17.000 m³.

Det er utført i alt 14 større sprenginger med sirene og evakuering, og en rekke mindre sprenginger. Det er blitt tatt ned fjell tilsvarende en blokk på 50 x 30 x 10 meter

Det er brukt i underkant av ett tonn dynamitt. Fjellveggen bak Paven er sikret med ca 300 bolter. Mellom 3 og 10 mann har jobbet i fjellet i ni måneder.

Prosjektet har kostet ca 10 mill. kr.

Det har vært skrevet anslagsvis 200 avisartikler, vært 50 radioinnslag og 20 TV-innslag om prosjektet.

"Paven" i tid

Sommeren '97: Bevegelse på 4 mm registreres i fjellet.

August: Fjellsikringsprosjekt settes i gang

29. oktober: B-blokka beveger seg 7 cm.

1. november: Første sprenging (kl. 01.15 om natta).

9. november: 2.500 m³ stein raser ut på E18. Veg og jernbane stenges.

13. - 21. nov: Midlertidig info.kontor i Holmestrand

20. november: A-blokka sprenges (3.000 m³)

21. november: Vestfoldbanen åpnes igjen

12. desember: "Maven" til Paven er fjernet og E18 åpnes igjen.

Desember: Prøver av C-blokka viser store sprekker

Jan. og feb.: 3 av i alt 10 sprenginger på C-blokka fører til steinsprut på biler og bygninger. Politiet starter etterforskning av raset og sprengingsuhellene.

19. februar: Den siste store salven på C-blokka mislykkes og resten av C-blokka må fjernes med spett og maskiner. E18 stengt.

13. mars: C-blokka er fjernet og E18 åpnesetter fire ukers delvis stenging.

28. mai: Bolting, rensking og rydding av fjellet bak Paven er ferdig.

To som fikk mer enn nok å gjøre med «Paven», anleggsleder Dag Runar Haugen og infoleder Ann Karin Midtgaard.



En "på-kanten"-historie fra Holmestrandfjellet

TEKST: ANN KARIN MIDTGAARD - FOTO: DAG RUNAR HAUGEN

Paven er mye høyere ovenfra enn nedenfra.

Mye brattere også. En loddrett fjellvegg ser man ikke fra toppen. Så når du går baklengs ut over kanten 65 meter over E18, må du bare prøve å huske at veggen var der sist du så opp.

Jeg snakker av egen erfaring. I begynnelsen av juni ble tidligere prosjektleder Anne Økstad og jeg med skytebas Sigbjørn Gjerden og anleggsleder Dag Runar Haugen på tur ned Pavepartiet i Holmestrandfjellet. Rene søndagsturen på denne årstiden og uten en jobb å gjøre halvveis, mente Sigbjørn.

En "over kanten"-opplevelse

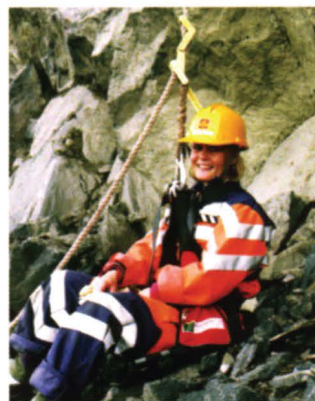
Mens det var en "nær døden"-opplevelse å stå på toppen av fjellet og skulle bestemme seg for å gå, så var det en "nær fjellveggen"-opplevelse når du først hadde kommet utenfor kanten. En hel time brukte de to nybegynnerne på å ta det store skrittet utfor. -Hadde ikke trodd det skulle føles tryggere *under* Paven enn *over*. Dag Runar var svært forståelsesfull; han hadde også brukt ett minutt første gangen han gikk over kanten. Jeg tenkte på han som fikk tre minutters opplæring før han ble sendt ut over kanten midt på natta i november i fjor for å jobbe med løse Pave-blokker....

Vel over kanten erfarer du at tauet holder, låsen fungerer-

er, fjellveggen føles trygg under føttene og at Sigbjørn er en kjernekar, som ikke bør befinne seg mer enn en armlengdes avstand unna. Hele to tanker hadde jeg i hodet: Rette bein og *ikke* se ned. Turen ned var en blanding av forferdelig og fantastisk. Særlig de siste 20 snurrende og vaiende meterne ned fra et overheng hvor fjellveggen bare forsvant innover.

Fikk svaret

Det var et ønske om å oppleve den arbeidsplassen Pave-arbeiderne hadde i vinter, som gjorde at Anne og jeg ble med. Vi hadde jo sett dem nede fra veggen og syntes det så skummelt ut. Men hvordan *føles* det egentlig å henge der? Etter "søndagsturen" i juni har jeg fått svar på det.



Anne Økstad glad på bakken

TEKST OG FOTO: ANNE METTE STORVIK



8. juni begynte renskingen av Holmestrandfjellet. Fjellrensk gjøres jevnlig og denne gangen er det fire år siden sist. Løse steiner fjernes under kontrollerte forhold. Det høres enkelt ut, men innebærer nattarbeid med stenging av E 18 og samordning med NSBs togpasseringer. Vestfolder'n ble med på en av turene ned fjellveggen 11. juni.

Pavens skreddere

Kl. 19.30 møtes gutta i brakka og legger slagplanen for nattens tokt. Så pakkes utstyret og man kjører til avtalt sted. For å dekke hele fjellsiden, må man forflytte seg fra hage til hage bortover langs kanten. - Hageeierne er stort sett trivelige, forteller Sigbjørn. Klatregjengen i årets fjellrensk består av: Sigbjørn Gjerden, Helge Fristad, Bent André Jahr, Magne Stenbrenden og Alf Robert Åsberg. Resten av teamet: Hjermund Martinussen, Ragnar Fostrød, Øyvind Lindseth, Per Teigen, Jan Eriksen og Bjørn Lindseth.

Etter at sørgående tog har passert kl. 20.16 kommer klarsignalet: Veg og jernbane er ryddet. Tauene knyttes fast i ei bjørk og så bærer det utfor med klatrere og en betenkt reporter. Det er spent nett over nesten hele fjellveggen, og godt er det! Fjellet er nemlig fullt av løse steiner. Teknikken er enkel, men fryktelig slitsom: Man tar tak i nettingen og rister steinene løs slik at de farer nedover fjellsiden bak nettet. Motvillige steiner løsnes med spett. Sigbjørn og Bent ser ut som fjellgorillaer der de jumper rundt og røsker i nettet. Etter hvert begynner jeg å føle meg en smule sjøsyk fordi nettet gynger slik.



Ann Karin Midtgaard får god hjelp av Sigbjørn Gjerden ned det loddrette fjellet.

Men jeg har flere spørsmål: Hvordan går det an å gjøre en *jobb* når du henger der? Hvordan får du i det hele tatt med deg spett og annet tungt utstyr? Og hvordan får man seg til å gå over kanten når det er mørkt, det snør og blåser - og fjellveggen er full av løse steiner? Men

disse svarene vil jeg ikke ha heller. Jeg tar Dag Runar på ordet når han sier at hvem som helst kunne ikke ha gjort det. Og at tilliten de hadde til seg selv og hverandre var det som gjorde at de lyktes med jobben.

"Fjellskredder"

De største steinene må tas ned utenfor nettet. Gutta klipper hull, og steinene vipper ut og passerer farlig nær leggene til Sigbjørn. Så må hullet "sys" igjen med ståltråd. Det er ganske pussig å høre gutta snakke om stinglengde og festing av tråd midt oppi fjellet.

Mindre jobb enn forrige gang

Gutta har jobbet fire netter, og regner med at det går to netter til før de er ferdige, avhengig av været. -Forrige gang tok vi ned ca. 300 kubikkmeter, denne gangen blir det vel ca. 150, forteller Sigbjørn. Årsaken er at området fra tunnelen til Paven ble rensket under arbeidene med sprengingen av Paven. De gjør tre til fire turer hver natt. Som regel tar de pause fra midnatt og til kl. 02.00, da er det for mørkt til å jobbe. En tur ned fjellveggen tar i snitt halvannen time, da rensker hver av gutta et opptil 10 m bredt felt. Noen områder er verre enn andre. I "Gloa" (en kløft i fjellveggen) er det svært mye løse steiner, noe som gjør arbeidet tungt og farlig. Litt over kl. 22.00 er vi endelig nede. Den siste biten ble ganske spennende for meg, fordi tauet mitt var for kort! Jeg måtte kobles over på

Sigbjørns tau og hang og dinglet under ham den siste biten ned. Dette er visstnok en ganske vanlig foreteelse blant gutta. Nede på bakken venter bil og sjåfør for å kjøre oss opp på fjellet igjen. Én tur holder for meg, jeg er varm og sliten etter å ha kavet rundt i en varmedress størrelse 52 og brukt uvante muskler. Når jeg drar, er gutta allerede begynt på neste tur.



Sigbjørn Gjerden (øverst) og Bent Andre Jahr klipper seg gjennom nettet for å få ut de største steinene. Det hender at de også må felle trær av hensyn til sikkerheten på E 18.

Veger og bruer skal sikres for framtida

Norsk samferdselshistorie er dokumentert i form av veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Dette skal nå inn i en landsdekkende verneplan, som Statens vegvesen i samarbeid med Riksantikvaren skal utarbeide. Norsk vegmuseum har ansvaret for gjennomføringen av planarbeidet.



Vestfold i gang med arbeidet

Vegdirektoratet har ansvaret for prosjektet, og Norsk vegmuseum er ansvarlig for gjennomføringen av verneplanen.

Prosjektledelsen, ved Geir Paulsrud fra Norsk vegmuseum, skal rapportere til Vegdirektoratet. Det er i tillegg opprettet fylkesgrupper med ansvar for innsamling av data.

Leder for Vestfoldgruppen, Mary Kristensen, har med seg Christ Heimdal, Eva Preede og Kari Grethe Svensøy fra Vestfold fylkeskommune. Ifølge Mary, er det tidligere gjort en omfattende registreringsjobb i Vestfold, men det er fremdeles en stor jobb å finne fram til objekter som kan høre hjemme i en nasjonal verneplan. Det allerede registrerte materialet må bearbeides i forhold til verne- og

utvalgsriterier, og fylkesgruppen skal komme med forslag til kulturminner som bør være med i planen.

Arbeidets hovedpunkter

Det skal lages:

- **Et dokument** som skal redegjøre for en handlingsplan knyttet til veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Handlingsplanen vil omfatte en presentasjon av et visst antall utvalgte kulturminner av nasjonal verneverdi som skal bevares for framtida (fase 1).
- **Et dokument** hvor objektenes nasjonale verneverdi knyttes opp mot forvaltningsnivå og lovverk, slik at det kan nyttiggjøres i forvaltningen.
- **Et dokument** som skal fungere som retningsgivende for kulturminnevernarbeidet i Statens vegvesen.

Arbeidet med verneplanen er nå i full gang, sier Mary Kristensen. Vestfolder'n var til stede på det første regionale møtet 18. mars der prosjektlederne og medlemmene i fylkesgruppene var til stede. Vestfold er i regionsamarbeid med Vest-Agder, Aust-Agder, Telemark og Buskerud.

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

Også hulveier et eget prosjekt

Folk i Vestfold skal nå få mer viten om vår veghistorie. Etter to års forberedelser er prosjektet "Hulveier i Vestfold" igangsatt. Idéen til prosjektet der hulveiene våre skal vernes og sikres som en del av det kulturhistoriske miljøet, er kommet fra Tom Skarre på vegkontoret.

Arbeidet har gjennomgått en forberedende fase med planlegging, forprosjekt og bevilgningsvedtak i Vegvesenets ledermøte og i fylkeskommunen, sier Tom Skarre til Vestfolder'n. Prosjektet er et samarbeid mellom Vegvesenet og Fylkeskommunen. Arkeolog Terje Gansum er ansatt som prosjektleder for to år. Hulveiprojektet er tenkt finansiert med midler fra Vestfold fylkeskommune og Riksantikvaren på den ene siden og Statens vegvesen Vestfold og Vegdirektoratet på den andre, med omtrent lik fordeling mellom de to.

Hulveiene skal endelig registreres

- Arbeidet som igangsettes er historisk, både som et kulturhistorisk forskningsarbeid og som det første

MÅL

Målet med en nasjonal verneplan er å framskaffe kunnskap om og sikre for framtida et utvalg av veger, bruer og vegrelaterte kulturminner som er representative for norsk veghistorie fra ca. 1537 og fram til i dag. Dokumentasjon vil primært være vegminnenes fysiske tilstand i dag. I den grad det er nødvendig for å klargjøre verneverdien, vil annet historisk kildemateriale, som skriftlige kilder og fotografier, bli trukket inn.

Fylkeslederne fra regionen sammen med representantene fra Norsk Vegmuseum. Fra venstre Nils Nonås, Norsk vegmuseum, Bjarte Sandve, Aust-Agder, Mary Kristensen, Vestfold, Cathrine Thorstensen, Norsk Vegmuseum, Birger Aase, Telemark, Jørgen Ording, Vest-Agder og Evind Berge, Buskerud.



- **Et dokument** som avklarer forvaltning, drift og vedlikehold av de kulturminnene som kommer med i verneplanen. I handlingsplanen inngår det også en tilstands- og restaureringsplan for kulturminner som skal utarbeides etter år 2000 (fase 2).

Ikke bare veger og bruer

Det er Statens vegvesens ansvar å ta vare på de kulturminner som kan knyttes til etatens ansvars- og arbeidsområder, samt andre veg- og vegtrafikktekniske kulturminner. Det er viktig at verneplanen ikke bare omfatter veger og bruer, men også maskiner, utstyr og bygninger knyttet til Vegvesenets historie. Verneplanen deles i følgende delplaner:

1. Delplan for veger og bruer bygd mellom ca. 1537 og 1960.

2. Delplan for veger og bruer bygd i tidsrommet fra 1960 fram til i dag.

3. Delplan for Vegvesenets egne kulturminner som inkluderer maskiner, utstyr og bygningsanlegg.

Hvorfor akkurat årene 1537 og 1960?

Vegfar, bruer og vadested fra før 1537 (reformasjonen) er automatisk fredet i medhold av lov om kulturminner, § 4. Forvaltningsansvaret for disse kulturminnene ligger hos kulturminnemyndighetene, og Norsk vegmuseum ser det som naturlig at den eldste perioden av vår samferdselshistorie blir behandlet på en annen måte enn gjennom den nasjonale verneplanen. Året 1960 er valgt fordi vegnettet i Norge ble forandret og antall veger økte etter at personbilen gjorde sitt inntog.

Studenter skal registrere

11 studenter skal brukes til registreringsarbeidet, i tillegg til kanskje å leie inn en person fra lokalmiljøet. Registreringsjobben har vært lyst ut, og det er kommet inn 64 søknader. Norsk vegmuseum jobber for tiden med å plukke ut aktuelle personer. To fylker kan "dele" en student. Oppfølgingen av disse skal fylkesgruppene ha.



Vestfoldgruppen består av f.v. Christ Heimdal, Eva Prede, Kari Grethe Svensøy fra Vestfold fylkeskommune og leder Mary Kristensen.

prosjekt i sitt slag her i landet, sier Skarre. Det skal utvelges et antall fysiske områder, der hulveier inngår som en del av det kulturhistoriske miljøet. Gjennom en utredning av de valgte lokalitetene skal det dannes grunnlag for bedre vern og sikring av hulveier i forbindelse med kulturminneforvaltningen, samt iverksettes formidlings-tiltak rettet mot fylkets befolkning. I tillegg skal det arbeides med problemstillinger i forhold til vegens alder, funksjon og betydning i relasjon til samfunnsutviklingen i førreformatorisk tid.

Hvor gamle er de, og hvilken betydning hadde de?

- Vi håper også at det er mulig å rekonstruere noen av våre ferdselslinjer fra oldtid og middelalder, slik at disse

kan legges til rette for publikum, forteller Skarre videre. Hulveier, som dannes ved terrengslitasje, har vi ganske mange av i fylket vårt, det er mer sjeldent med veg- og brokonstruksjoner. En kavlbros fra ca. år 1450 i Holmestrand og en trebro over et sund fra ca. år 400 før Kristus ved Sandefjord, er noen av våre sjeldenheter, så langt.

Hva er en hulvei?

Gamle ferdselsårer, eller rideveier, som har slitt seg ned i terrenget ved vedholdende bruk gjennom lang tid. Slitasjen er ofte blitt forsterket ved at vann har erodert veistrekningen ytterligere. Det antas at veiene går langt tilbake i forhistorisk tid, da det bl.a. finnes flere eksempler på deres tilknytning til gravminner fra jernalderen.



- Vi har nå fått muligheten til å gi svarene før folk når å spørre! Er ikke det service, så vet ikke jeg... sier Anne Mette Storvik, en fornøyd internett-redaktør på info-seksjonen.

TEKST: ANNE METTE STORVIK, FOTO: KNUIT HOVDE

Ifjor bestemte Vegdirektoratet at alle vegkontorene skulle gå ut på Internett med egne hjemmesider. Disse skulle knyttes opp mot Vegdirektoratets sider, slik at det ble en helhetlig framstilling. Vi var "på lufta" 11. mai, godt innenfor Vegdirektoratets frist, som var 1. juli 1998.

Internett er en interessant informasjonskanal, fordi den kan nå mange raskt. Den er spesielt egnet til informasjon som bør være tilgjengelig uavhengig av åpningstider, både av hensyn til media og publikum. Internett kan også brukes til å informere om tidsaktuelle saker som interesserer et bredt publikum, f. eks om årsavgiften i februar og motorsykelstoff i april.

På adressen "www.vegvesen.no/vestfold" finner du nå:

- Pressemeldinger
- Aktuelt
- Trafikkulykker i Vestfold
- Hva det koster å omregistrere kjøretøy
- Hvem gjør hva i Statens vegvesen Vestfold
- Adresser
- Nøkkeltall 1997
- Budsjett 1998
- Eksternt handlingsprogram
- Trafikktall
- Organisasjonskart
- Hvorfor har ikke jeg fått kontrollmerke?
- Ledige stillinger

I tillegg er det selvfølgelig linker til Vegdirektoratets sider, f. eks til "periodisk kontroll" og "vegmeldinger".

Køvarsel for Vestfold

Hver uke legger vi ut oppdatert køvarsel for E 18 kommende helg. Vi har et omfattende tallmateriale, som gjør

www.vegvesen. Egne hjemmesider på Internett no/vestfold

det mulig å gi gode prognoser for når det vil bli hvor tett kø på hvilken strekning. Vi anbefaler trafikantene å kjøre utenom de mest belastede tidspunktene, eller velge alternative ruter. Dette er et tilbud til både media og publikum.

Hurtige oppdateringer

Redaktøransvaret er lagt til Info-seksjonen, som skal kvalitetssikre alt som legges ut. Deretter sendes materialet (som E-post) til konsulentfirmaet, som koder det og legger det ut på nettet.

Imidlertid har vi fått et publiseringsverktøy (et hjelpe-program) slik at vi selv kan sitte med en hvilken som helst maskin (som er tilknyttet internett) og legge ut pressemeldinger, aktuelt og ledige stillinger. Vi venter i spenning på at verktøyet skal bygges ut til også å omfatte prosjekter (Nye E 18).

Framtidsplaner

I nærmeste framtid kommer vi til å legge ut kart med vår lokalisering og sykkelkart over Tønsberg/Nøtterøy. Erik Thomassen kommer til å legge ut trafikkikkerhetsstoff og Nye E 18 kommer til å bli et eget område. Vi ønsker å ha et utstrakt samarbeid med trafikkstasjonene, fordi disse har bred kontakt med publikum og derfor stor nytte av internett som informasjonskanal.

"Når får vi Internett-tilgang på våre egne maskiner?"

Dette styres av Vegdirektoratet. I følge Arnfinn Bentzen på IT er ansvaret for aktuelle "brannmurer" (som skal hindre virus og annen styggedom) lagt til Statens Datasentral. Ut fra foreløpige opplysninger tror IT at slik tilgang vil komme i løpet av året.



Kampen om tiden

Ettersom felles arbeidsområde er et viktig kriterium for inndeling av KAKO-grupper, besluttet man å slå sammen de åtte sekretærene på vegkontoret, selv om de formelt sett tilhører forskjellige avdelinger.

På tross av store forskjeller i arbeidsoppgaver, oppdaget gruppen fort at de hadde hele 42 felles problemer.

Problemet som ble valgt var: "Generelt lavt kunnskapsnivå om data. Kjenner ikke mulighetene - Etterspør ikke kunnskap."

Denne problemstillingen omfatter både sekretærene selv og kundene deres, men gruppen ville først "gå i seg selv". De fant ut at hovedårsaken var at de aldri fikk tid eller ro til å gå på kurs eller drive egenstudium. Spesielt viktig var tid til egenstudium når de hadde vært på kurs. Ellers glemmer en fryktelig raskt. Dessuten burde de dele kunnskap som de hadde fått på kurs med de andre i gruppen. Tiltaket var like enkelt som det var vanskelig:

De måtte sette av tid! Inger Lyngdal ble valgt til leder av forbedringsgruppen.

Rask vei til resultater

Etter det første arbeidsmøtet er sekretærene svært fornøyde:

- Vi gir hverandre tips og lærer av hverandre. Akkurat nå jobber vi med å bruke funksjonstastene mer og musa mindre, noe som reduserer faren for senebetennelse i håndleddene, forteller Line.

- Det er så MATNYTTIG, ikke no' høytsvevende greier, men småting som gjør hverdagen enklere, tilføyer



Sekretærer som utveksler kunnskaper. F.v. Line Grelland, Mette Myhre, Inger Lyngdal og Brit Arnesen

Mette, som synes det er kjempefint at de gjennom KFP har fått muligheten til å bruke tid. - Vi lærer mye av hverandre, men spesielt av Line som er systemansvarlig for Word, sier Inger, og får støtte fra de andre.

To til fire timer i måneden har forbedringsgruppen tenkt å bruke på egenutvikling eller erfaringsutvekslinger, og de gir hverandre hjemmelekser!

Så hvis sekretæren i etasjen din har en gul lapp med "Ikke forstyr: Egenstudium" på døra, respekter den!

Høytidelig avslutning

Ni arbeidstakere med sine ledsagere var til stede ved en høytidelig tilstelning torsdag 11. juni for å markere avslutningen på lang fartstid i Statens vegvesen.



Her er alle sammen med vegsjefen. F.v. Bjarne Olav Hauge, Kåre Hansen, Gunnar Hansen, Solveig Brekke, Johan Lepperød, Irene Enerud, Aage Nilsen, Rolf J. Mathiesen (bak) Ellen Semb Bjerke og Inge Lima.

Pensjonistene blir yngre og yngre, sa vegsjef Johan Lepperød, da han delte ut gaver og blomster til tre damer og seks menn som hadde møtt opp på Fossekroa til en høytidelig og verdig avslutning av karriere i etaten. Etter at vegsjefen var ferdig med sin gaveoverrekkelse, overrakte hovedtillitsvalgt Hans Thv. Kittelsen gaver og blomster til sine medlemmer. Ved kaffen etterpå gikk praten lett, og mange av pensjonistene hadde historier fra sine mange år i Vegvesenet. Gravemaskinkjører Åge Nilsen og inspektør Rolf J. Mathiesen hadde mye de ville dele med oss andre som var til stede.

Oppmerksomhet

Gratulerer

85 ÅR

Hans K. Lepperød, 7. juli

Bjarne Sørlie, 16. august

80 ÅR

Trygve Myhre, 26. september

75 ÅR

Margrethe Nordberg, 21. juli

Sigurd Solli, 2. september

Olav Aas, 3. september

70 ÅR

Bengt Olofsson, 30. juli

65 ÅR

Johannes Aasrum, 1. juli

Ingrid Dammen, 4. september

50 ÅR

Hans Petter Sundby, 8. august

Viktor Solberg, 23. august

Reidar Jørgensen, 20. september

Svein T. Gunnerød, 24. september

Takk

Takk for oppmerksomheten i anledning min 70-årsdag.

Wilmar Bjørnholt

Takk

Jeg vil få takke for gaver og blomster i anledning min avslutning i Statens vegvesen. Takk for hyggelig tilstelning på riggen E 18-anlegget. Jeg vil også takke alle kjente på Ås vegstasjon for samværet. Det er mange privat innleide på E 18 anlegget som jeg også må takke for godt samarbeid og hyggelig lag.
Aage Nilsen

Til kollegaer ved vegkontoret. Takker dere alle for hyggelige hilsner og gaver ved min fratredelse for å gå over i pensjonistenes rekke.
Petter Samuelson

Vegvesenet åpnet Holmestrand Kulturfestival 1998

Tema for Holmestrand Kulturfestival var i år "kommunikasjon", og derfor ble vegsjef Johan Lepperød invitert til å åpne festivalen. I tillegg stilte Vegvesenet med Pave-sangen av Øystein Ludvigsen.

Selve åpningen foregikk ved siden av jernbanestasjonen, dvs akkurat det området som ble hardest rammet av arbeidet med Paven.

- Ikke i min villeste fantasi hadde jeg trodd at Statens vegvesen skulle få åpne en kulturfestival, og i hvert fall ikke her! Egentlig hadde jeg regnet med å bli forvist fra Holmestrand, sa Lepperød til en forsamling som var i godlune og ga fin respons på talen.

- Utrolig nok er Vegvesenet også på talefot med direktøren på Holmestrand Fjordhotell. Der er mottoet: Ta sikte på Holmestrand Fjordhotell. Og det gjorde vi, sa Lepperød



Mette Myhre (til venstre), Øystein Ludvigsen og Anne Mette Storvik hadde fryktet det verste før framførelsen av Ludvigsens sang "Kanskje faller Paven". Publikum hadde heldigvis humoristisk sans...

og kilte nok en gang lattermusklene til de framfotter.

Han benyttet også anledningen til å takke alle de uheldige bileierne, som fikk bilene skadet av steinsput, for stor forståelse.

Sangen "Kanskje faller Paven" ble framført av Mette Myhre, Øystein Ludvigsen og Anne Mette Storvik. Nå er journalisten soleklart inhabil når det gjelder å bedømme denne innsatsen og siterer derfor Tønsbergs Blad:

"...gjorde stor suksess med den skreddersydde sangen..." Refreng slo i alle fall an: "Kanskje faller Paven ned på Holmestrand stasjon, vi har ryddet på perrongen, så han ikke treffer no'n."



En blomsterprydet ordfører Brastad oppfordret publikum til å oppleve byen, festivalen og hverandre i stedet for å klippe plenen. Vegsjefen syntes visst det var en god idé.

Kunst- og kulturgruppen på vegkontoret har i vår etablert seg på nytt og består av Margrethe Jansen, Anne Mai Presthaug, Anne Høitmyr Widerøe, Yngvar Pedersen, Mette Myhre og Rune Gjøs. 21. april arrangerte gruppen tur til Galleri Skagerak hvor kunstneren Rolf Nerli fortalte om bildene sine.

FINE BILDER PÅ HYGGELIG KUNSTUTSTILLING

Arrangementet er et forsøk på å gi økt kunnskap og interesse for kunst, og øke trivselen på arbeidsplassen. Det skal også ha et sosialt tilsnitt. Kunst gjør noe med oss. Vi må gi oss selv anledning til kunstopplevelser, sa Margrethe Jansen da hun ønsket 19 Vegvesen-ansatte velkommen.

Rolf Nerli ble født i 1951 i Telemark og vokste opp i Siljan. Nerli sa at

mye av hans inspirasjon er hentet fra barndommen. I 70-åra tok Nerli imot sosialrealismen med åpne armer. Han malte et bilde som kom inn på høstutstillingen, han fikk stipend, det var kort sagt suksess. Imidlertid begynte tvilen å melde seg, var dette ham? Han begynte å utforske seg selv, og ble etter hvert karakterisert som en kolorist, folklorist og dikter med pensel.



Rolf Nerli lager fargerike malerier og er opptatt av mennesket i forhold til natur og omgivelser.



Nå kjører de så rolig forbi her, atte'!

Hvor syk må man være...?

TEKST: ANNE METTE STORVIK

Jeg hører med blant de uheldige som aldri får feber. Jeg sier uheldig, for feber er liksom en akseptert målestokk for hvor syk man er. Hvis man sier at man har 39 i feber, er det helt OK at man blir hjemme, mens usle 37,5 ikke akkurat kvalifiserer til medfølelse. Da jeg var liten, ble jeg med andre ord sendt på skolen "åkke som" - jeg hadde jo ikke feber. Og når man har en mor med temperament som en sabeltannet kongetiger, diskuterer men ikke sånt...

Resultatet er at jeg som 30-åring NEKTER å ha termometer i huset! Jeg baserer meg i stedet på hvordan jeg føler meg. Dette høres jo fornuftig ut, ikke

sant? Det er et "aber" med det også. Nok en gang spiller barndommen inn. Den før omtalte tigeren har innprentet meg at hjemme ligger man ikke før man burde vært på intensiven.

Dermed kreker jeg meg på jobb selv om jeg sant og si føler meg temmelig elendig. Resultatet er selvfølgelig at jeg bruker dobbelt så lang tid på å komme meg til hektene igjen- og at jeg sprer rundt meg med "basselusker" og smitter kollegaene...

Jeg lurar på om jeg skal begynne å bløffe til meg noen feber-grader. Eller kanskje jeg skal få laget et skilt med "KARANTENE - PEST!" på...



Statens vegvesen
Vestfold