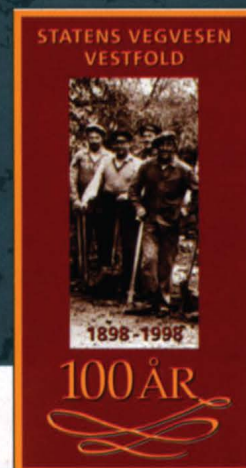


OM NY E18 MOSKVIL - GULLI PÅ SIDE 4



Statens vegvesen
Vestfold

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Vestfold,
Nr. 5, november 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
Ove Jensen

Grafisk produksjon

Desktop og fotoscanning:
Knut Vedeld Hovde
Trykk: Cicero Grafisk as, Tønsberg
Opplag 1200

Utgiver

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

Foto på omslaget

Forsidebilde: Fra E18, parsellen
Moskvil - Gulli, som nå konsekvens-
utredes. Sett fra Gulli og nordover.
Innsidebilde: Byggingen av miljø-
tunnel på ny E18 på Island. (10.98)
Begge foto: Vidar Askland

Neste nummer av Vestfolder n

Ca. 20. desember



Johans betraktninger



Budsjettet for 1999 er nå lagt fram. Det var ingen store overraskelser, men en klar innstramming. E18-anlegget har fått et kutt på 10 mill. kr i forhold til bompengeproposisjonen. Det er ikke dramatisk som enkeltstående fenomen, men vil klart få konsekvenser for åpningstidspunktet om det kuttes også i de påfølgende år.

30,5 mill. kr til øvrige riksveier monner lite i forhold til behovene. Det er 5,4 mill. kr mindre enn forutsatt i Vegplanen. Så lave bevilgninger som dette gir små muligheter til å investere i vegnettet, inklusive byene Larvik og Tønsberg, hvor behovene er store.

En viktig post i budsjettet er trafikktilsyn, drift og vedlikehold. Det er en post som vanskelig fanger den politiske interesse, mens trafikantene tar det for gitt at oppgavene løses fullt ut tilfredsstillende. Mye tyder heldigvis på at vi minst får beholde bevilgningen på posten. Det er viktig, ikke bare av hensyn til trafikantene, men også for å ta vare på de verdiene vi har.

Uansett står vi foran store utfordringer for å få mest mulig av bevilgningene til primæroppgavene.

Satsingsområdene for 1999 peker nettopp i den retning:

- synliggjøre og redusere administrative kostnader
- videreføre HTH og KFP i linja
- avklare og synliggjøre vårt miljøengasjement.

Noen vil mene at dette er lite framtidsrettet. Etter min oppfatning er det en nødvendig og riktig satsing i dagens situasjon. Lavere budsjetter, sterkere konkurranse og større krav betinger en effektiv administrasjon. Vi har et godt utgangspunkt med nytt budsjettssystem og medarbeidere som har tatt og tar utfordringen. En sped begynnelse har vi startet på i år med 5 % kutt i administrative kostnader. Det har gitt oss noe erfaring som vi vil bygge videre på for 1999.

Det er et sterkt ønske fra mange å videreføre HTH og KFP. Jeg må innrømme at engasjementet fra min side ikke har vært det det burde være. Det er derfor riktig å holde fokus på prosjektene ett år til. Både HTH og KFP har stor betydning for kvalitet og effektivitet. Hvordan, kommer jeg nærmere tilbake til i forbindelse med årsplanarbeidet.

Et beslektet område er vår miljøetsatsing. Veger og trafikk er ikke det folk flest forbinder med miljøetsatsing, og jeg tror vi vanskelig vil bli oppfattet som en miljøetat. Ikke desto mindre er vår innsats på miljøetsiden av meget stor betydning for den enkelte borger og trafikantene. Dette må vi synliggjøre.

Når det gjelder satsingsområder, er det helheten som teller. Det er ikke nok at den enkelte avdeling sniker seg over lista i forhold til kravene. Jeg forventer en annen holdning. Noen har den inne allerede og kommuniserer den ut. La det gjerne bli tema på forskjellige møteplasser som forberedelse og bidrag i årsplanarbeidet.

De satsingsområdene jeg har valgt kan synes veldig interne. De er det også. Men hvis vi tenker nærmere etter, er det krav som stilles til oss utenfra; effektivitet, kvalitet og miljø. Sikkerhet er også med selv om vi ikke har ført det opp som satsingsområde. Vi må vise og dokumentere i handling at vi er den etaten vi ønsker å være.



«Hvordan kan vi påvirke hvor vegen skal gå?»

TEKST: ANN KARIN MIDTGÅRD - FOTO: ANNE METTE STORVIK

Det var kjernen i mange av spørsmålene som ble stilt i et fullpakket Våle samfunnshus da Statens vegvesen Vestfold holdt sitt første informasjonsmøte om ny E18 Moskvil - Gulli 27. oktober. De 250 stolene i salen ble for få denne kvelden, men det var kaffe, wienerbrød og informasjon nok til alle. Det sier også sitt om interessen at klokka ble nærmere midnatt før prosjektleder Øyvind Firman fikk tilfredstilt de aller siste spørrelystne.

«Hva vil stedsanalysen av Undrumsdal inneholde - og hvordan kan vi påvirke den?», var et av de første spørsmålene etter at utbyggingssjef Tore Foss og Øyvind Firman hadde hatt sin times innledning. Da hadde de gjennomgått den fire år lange prosessen fram til godkjent program for konsekvensutredning, fortalt at Vegvesenet skal utrede alle virkninger en ny veg har på samfunn, miljø og naturressurser, og at målet er å komme fram til hvilke vegtrasé samfunnet som helhet er best tjent med. De fem hovedalternativene ble presentert: Ett tett inntil dagens E18 og to på hver side.

Men spørsmålet om Undrumsdal kunne landskapsarkitekt Eva Preede gi et godt svar på: «Når det gjelder stedsanalysen av Undrumsdal, er det de som bor der

vente i to-tre år før han får svar på hvilken vegtrasé som blir valgt. Han ble invitert til et møte på vegkontoret for å diskutere hans konkrete problem.

«Hvorfor utreder dere vestre alternativ i det hele tatt? Vestre alternativ virker helt uaktuelt siden det går tvers gjennom boligområder og tett opp til skoler og barnehager.» Applaus fra salen tydet på at mange satt med dette spørsmålet. Øyvind Firman svarte at hvis det finnes så mange gode argumenter mot dette alternativet, så ville det heller ikke vinne fram i prosessen. Men det vet vi ikke før vi har fått fram alle argumenter for og mot alle alternativer. Det er bedre å utrede et alternativ for mye enn for lite, sa prosjektlederen.

Mange spørsmål

«Hva vil veie tyngst av landbruk og friluftsliv når dere skal ta endelig stilling til vegvalg?» «Hvor mye koster det å bygge veg i fjell kontra dyrket mark? Vil kostnadene være avgjørende for dere?» «Hvordan kan vi påvirke utredningen om friluftsliv?» «Hvor vil E18-trafikken gå i anleggsperioden hvis dere velger alternativet som delvis er dagens trasé?» «Hvor nært vegen må huset ligge før det blir ekspropriet?» «Dere skal utrede i det vide og brede om sopp og lav og småkryp. Hvor kommer folka inn i bildet?»

Vegvesenets favoritt?

«Det er veldig vanskelig å tro at dere ikke har noen favoritter blant disse alternativene. Hvis dere sa noe om det, kunne mange av oss slappe av.» «Jeg tror ikke at jeg kunne stå å se 250 mennesker i øynene og si at vi ikke har noen favoritt - hvis jeg hadde hatt det,» svarte Øyvind Firman.

Informasjon og samarbeid

«Dere har gitt god informasjon i kveld, og jeg føler at dere legger opp til et samarbeid. Det er bra, for det er svært viktig for oss å kunne påvirke prosessen framover.»

Øyvind Firman sa at Vegvesenet er helt avhengig av innspill fra dem som blir berørt for å kunne gjøre de riktige vurderingene. «Det vil vi tilrettelegge for gjennom flere informasjonsmøter, informasjonsmateriell, utlegging av informasjon på internett og å være tilgjengelig for spørsmål gjennom hele prosessen. Vi ønsker ikke å holde tilbake noe dere kan ha interesse av, selv om noen dokumenter kan være vanskelige å forstå for ikke-eksperter.»



Spørsmålene tok ikke slutt selv om møtet var slutt. Praten mellom innbyggere, politikere og Vegvesenets folk fortsatte enda et par timer i grupper rundt kart og tegninger som var hengt opp på veggene.

som er ekspertene. Vi håper å involvere absolutt alle i prosessen det nærmeste halvåret.»

Vestre alternativ

«Jeg trenger et råd straks: Jeg har 6-7 tomter som er lagt ut for salg akkurat der vestre alternativ er planlagt. Jeg har investert i vann og kloakk til tomtene. Hvordan skal jeg forholde meg nå? Planen var faktisk å lage en øko-bygd. Da passer det dårlig med en firefelts motorveg tvers gjennom bygda.» Tomteeieren ble forklart at han må innrette seg på å



Gravejobb uten spade

Som en innbitt, liten muldvarp har James Archer gravd seg ned i historien til Statens vegvesen Vestfold, og etter 2 års "undergravende virksomhet" er boka nå ferdig.

Arkivet ligger nemlig i kjelleren under vegkontoret, og det er her James har funnet det meste av bakgrunnsmateriale. Her er hyllemeter på hyllemeter med kopibøker, og James har lest samtlige fram til 1915, deretter hver femte fram til 1940. Lett tilbaketrukket, lett huttrende, bak resepsjonen på vegkontoret har han så sydd sammen notater, intervjuer, bilder og kommentarer til boken "Vegvalg og vegskille", med undertittel: "Statens vegvesen Vestfold 1898-1998".

Bok for alle

Primært er boken skrevet for alle trafikanter, ikke spesielt for Vegvesen-ansatte. Det er ett til flere bilder på hvert oppslag, og James er imponert over Vegvesenets eget bildemateriale.

Boken er på 240 sider, og 2.000 eksemplarer av boken er ferdig trykt i slutten av oktober. Offisiell lansering er 1. desember. Boken omhandler perioden fra 1898 til 1998 og er skrevet i kronologisk rekkefølge med tematisk inndeling.

- Det føles merkelig å slutte, spesielt fordi boken ikke er helt ferdig. Det er ennå et par dager til manus skal leveres trykkeriet, sa James på avslutningskaffe i 8. etasje fredag 25. september.

James og Vegvesenet

James kunne fortelle at han underveis i skrivingen oppdaget at oldeforeldrene hadde bodd i huset som ble det første vegkontoret i Vestfold. Det var Kirkegata 8 i Larvik. Oldeforeldrene flyttet til huset ved siden av da veg-



kontoret flyttet inn. James har følt seg som en del av Vegvesenet i de 2 årene han har vært her, selv om han kanskje har stått litt på sidelinja når det gjelder deltakelse i det sosiale liv.

Nok stoff til 100 års jobb

James visste at det var et stort materiale å gå igjennom, så han fikk ikke panikk da han fikk se arkivet.

- Det gjelder å ha en systematisk plan for å angripe stoffet. Det ligger nok i arkivet til 100 års jobb, sier han. Jobben har bestått av 90 % "blaing", lesing og avskrift, og James mener at det er viktig å gjøre gravejobben selv. James

har jobbet jevnt og trutt. Han sammenligner det med å lese til eksamen, det nytter ikke å vente til i siste liten. Li-kevel ble det ganske tøft de siste ukene.

Hvordan velge?

Det har vært temaene og ikke personene som har bestemt fordelingen av stoffet.

- Jeg har stått veldig fritt mht. temavalg. Jeg har hatt en bra dialog med bok-komiteen, som har bestått av Johan Lepperød, Erik Thomassen, Mary Kristensen, Per Vaadal, Geir Paulsrud fra Vegmuseet og Per Thoresen fra fylkesmuseet i Vestfold.

- Boken står for egen regning. Jeg er beskrivende orientert og har ønsket å gi en sammenhengende framstilling av de 100 årene, sier James.

- Den største overraskelsen jeg har fått, er i grunnen Vegvesenets evne til omstilling. Det har ikke bare vært en omorganisering til Det nye Vegvesenet, det har vært en kontinuerlig 100 års omstilling, sier James.

Skal det nå *virkelig* satses på miljø ?

Nå skal det satses! Miljø er utpekt som ett av Johans tre satsingsområder for 1999. Endelig, eller for å si det litt mer ungdommelig; kult. Men hva betyr egentlig det? Og hva betyr det for deg og din arbeidsdag? Les videre, kjære kollega, les videre!



Rune er etatens miljøkoordinatør og hører til i vegsjefens stab.

TEKST: RUNE GJØS FOTO: ANNE METTE STORVIK

Jeg har vært miljøkoordinatør i ett år. Mange lurer sikkert på hva jeg egentlig har gjort i løpet av denne tiden. Mye av det jeg har gjort, har ikke vært spesielt synlig for folk flest, med unntak av denne spalten i Vestolder'n, der jeg i følge enkelte har vært altfor synlig. Hm, nok om det. Jeg har ikke jobbet med miljøfaglige ting innen f.eks planlegging, vedlikehold, administrasjon og anlegg. Jeg har registrert at mange tror at jeg skal jobbe faglig med miljø. Dette er ikke riktig. Det faglige arbeidet må gjøres der kompetansen er eller burde være; i avdelingene. Hvem andre kan vedlikehold bedre enn Trafikk? Hvem andre enn Trafikk bør da se nærmere på miljøsidene innen vedlikeholdet? Sånn bør det være for alle fagområdene våre. Egentlig ganske logisk, ikke sant?

Min oppgave er å gi råd til Johan og ledelsen, slik at de tar gode miljøbeslutninger. Jeg skal også gi råd og veiledning til avdelingene, hvis de har behov for - eller ønsker det. Og jeg skal prøve å samordne jobbingen som avdelingene skal gjøre. Enkelte synes kanskje dette høres litt diffust og småbyråkratisk ut, men sånn er det.

Det jeg har gjort i 1998, er å sette miljø på dagsorden i ledergruppen vår. I tillegg har jeg prøvd å starte et opplegg for systematisk miljøforbedring. Jeg har vært så heldig at



Miljøentusiastene har hittil følt seg alene om å bære vegkontorets miljø-satsing, men nå er det håp om bærehjelp i 1999.

fire unge og engasjerte mennesker fra tre avdelinger har hjulpet meg med arbeidet mitt. Du kan se dem på bildene her.

Jeg vet at enkelte synes det er helt tullele at vi skal jobbe med miljø. «Vi må konsentrere oss om basisoppgavene våre», er den frasen jeg vanligvis får høre. Til det vil jeg bare si at miljø er en vesentlig del av det å være en bevisst og engasjert samfunnsmedlem. Miljø er ikke et nytt arbeidsområde for Vegvesenet i Vestfold. Og miljø vil være en del av våre primæroppgaver i årene framover, enten vi liker det eller ikke. En viss prosjektleder på Barstad, Karl Høiland, har en gang sagt at når nye E 18 en gang står ferdig, er det tre ting vi blir vurdert etter: Hvor mange skatte kroner som er svidd av, om vegen ble åpnet innen fristen og hvordan vi har fart fram med med omgivelsene våre. Et meget

klokt utsagn fra «mister Firefelt himself». Prosjektledelsen på nye E18 har til og med laget et miljøprogram for å sikre at miljøskadene blir minst mulig. Det skulle bare mangle vil vel kanskje enkelte hevde, men vær klar over at Statens vegvesen ikke har hatt noen form for overordnet miljøprogram, verken for hele landet eller her i fylket. Dette skal det nå gjøres noe med. Den 5.oktober i år la Samferdselsdepartementet fram et miljøprogram for samferdselssektoren, som inkluderer Statens vegvesens virksomhet. En prioritert oppgave for 1999 blir derfor å følge opp dette programmet og lage et handlingsprogram for Vestfold. Hva betyr så dette for den jevne vegarbeider i Vestfold? Hva blir nytt i 1999? Hver avdeling har fått en oversikt over hvilke føringer og pålegg som Statens vegvesen har innen sine fagområder. Det er fra

Johans side lagt noen føringer ved at hver avdeling har fått ansvar for noen miljøtema. Avdelingene må ut fra dette bruke årsplanarbeidet til å se nærmere på hvordan miljøoppgavene skal løses.

For noen måneder siden snakket jeg med en kar fra Det Norske Veritas. De miljøsertifiserer bedrifter. Jeg spurte hva som var suksesskriteriet for å få en bredde i miljøarbeidet i en bedrift som Statens vegvesen. «Kjære vakre vene», sa han, «Hemmeligheten ligger i de tre l'ene: ledelse, ledelse og atter ledelse». Budskapet var klokkeklart: Uten ledelsens engasjement og vilje til handling, vil miljø aldri bli noe mer enn et honnørord i festtaler.

Jeg vil sitte på mitt rotete kontor og skrive miljösider i Vestfolder'n til jeg blir frustrert og tar jobb som kontrollingeniør på E 18. Eva og Elsebeth gir kanskje opp å forfekte landskapsarkitektur og trekker seg tilbake til Nord-Italia for et evig liv i vin og pasta. Flere må involveres i miljøarbeidet; Hele bredden i organisasjonen vår og på alle nivå. Jeg regner med at linjeledelsen får helt fnatt når de leser dette, men poenget er at det må være mer enn en håndfull entusiaster som jobber med miljø. Små drypp og bidrag fra mange er bedre enn frenetiske skipertak fra det lille fåtall.

Det er derfor en modig ledelse som har reist miljøfanen. Nå må de gjennom sine avdelinger og staber, budsjetter og prioriteringer vise at de tar ansvar. Min jobb er å være på de to Tore'ne, Per og Jarle som en ørn for å passe på at de virkelig gjør det de skal. Jeg vil heller ikke la Johan være i fred hvis det skulle vise seg at miljøatsingen ender som et sterkt forsinket, kryssende tog på Skoppum.



Stig Larsen, Lars Olav Farstad, Kristi Kvernevik og Eva Preede hjelper Runetil å se miljø på en ny måte.

“Hvis vi skal få andre til å tro på vår konkurransedyktighet, må vi i hvert fall tro på den selv!”

Er det noen som kan kalle et graveredskap for en spade, så må det være Vegvesenets hovedtillitsmenn. I hvert fall når de samles på sin årlige konferanse og får lov til å bruke spaden både på en statssekretær og direktørene i Vegdirektoratet.

TEKST OG FOTO: ANN KARIN MIDTGAARD

Interessante foredrag som «Er intensjonene for omorganiseringen fulgt opp?» og «Fungerer forholdet mellom produksjon og myndighet?» stod på programmet under konferansen, som i år ble holdt i Tønsberg. Vi velger likevel å gi et bilde fra konferansen i form av en samling freske sitater både fra foredragsholderne og salen. Ikke alle sitatene står med avsendere og ikke tror jeg det er så viktig heller, for det virket som en usedvanlig samstemt forsamling av hovedtillitsmenn.

Om konkurransedyktighet

«Vi er ikke ferdige med kravet fra 1995 om konkurransedyktighet. Det blir bare større. Det er krefter i samfunnet som ønsker produksjonsavdelingen som et AS à la Statkraft.»
Statssekretær Torild Skogholm, Samf.dep.

«Når skal vi få se resultater av effektivisering av myndighetssida? Når skal de komme etter produksjonsida? Det er den manglende effektiviseringa på myndighetssida som vil føre til at produksjon blir et AS!»

«Begynn å kutte budsjettene på rett sted; i myndighetsavdelingene. La dem også effektivisere, spesialisere og regionalisere seg. Det spiller ingen rolle for oss som jobber på vegen hvor vegkontoret ligger hen!»

«Kan vegdirektøren dokumentere at vi ikke er konkurransedyktige?»

Om å ha egenproduksjon

«Jeg sier til vegsjefene ved enhver anledning at den største synda vi kan gjøre, er å ikke utnytte egne ressurser - det være seg folk og maskiner. Vi har produksjon i egen regi først og fremst for å ha et korrektiv til markedet. En prosjektoppgave fra Anleggslederskolen viser at Statens Vegvesen betaler mye mindre for asfalt enn kommunene gjør. Det skyldes at vi har egen produksjon som konkurrent til privat produksjon.»

Vegdirektør Olav Sjøteland



Hovedtillitsmann Hans Thorvald Kittilsen og fungerende produksjonssjef Jarle Hillestad fra Vestfold kan glede seg over å jobbe i et fylke som fortsatt produserer veg.

Om kvalitet

«Vi får ikke bedre politisk styring av å bruke markedskreftene. Politisk styring må også gjelde kvalitet, resultat og sikkerhet. Markedskreftene sørger bare for rask framdrift og lave priser.»

«Vi har en tunnel på jernbanesiden med et lekkasjeproblem. Tror dere vi ikke skjønner at det er et kvalitetsproblem?»

Statssekretær Torild Skogholm

«Jeg vil bli slått ut av at vi gjør for dårlig jobb og ikke av at vi har forskjellige rammebetingelser i forhold til konkurrentene våre.» *Hans Thorvald Kittilsen, hovedtillitsmann i Vestfold*

Om dokumentasjon

«Vi kan dokumentere oss i hjel uten å bli trodd. Den dokumentasjonen vi holder på med i dag er ressursløsning. Vi brukte 1980-årene til å effektivisere anleggsdriften. I 1990-årene er vi tilbake til 1970-årene med anleggsstopp og bruk av egen produksjon som salderingspost.»

Produksjonsdirektør Bjørn Selnes

«Jeg har inntrykk av at utredninger etterspørres mer enn veg i dag. Vi måtte for eksempel - på bestilling fra politikerne - lage en utredning for E18 gjennom Drammen som kostet 4 mill. kroner. Og får politikerne ikke det svaret de ønsker, så ber de om en ny utredning!»

Olav Sjøteland

«Gjør vi det for vanskelig for oss selv? Her har vi bygd veg i snart 130 år og så klarer vi ikke å sammenligne to prosjekter? Kanskje vi

Hovedtillitsmenn for ansatte i vegarbeidsdriften sammen med representanter fra Vegdirektoratet og vertsfylket Vestfold på årskonferanse i Tønsberg 14.-18. september. (Foto: Odd Arne Olafsen, Norsk Arbeidsmandsforbund)



bør gå mer offensivt ut med det vi tror?»

Utbyggings sjef Tore Foss, Vestfold

«Dokumentasjon av konkurransevne skaper et byråkrati som svekker konkurransevnen!»

«Bortsett fra Vestfold og Akershus, som fortsatt har det romslig investeringsmessig, må de andre fylkene bruke hele sitt investeringsbudsjett på å gi egen produksjon meningsfylte oppgaver. Da kan de heller ikke sammenligne oppgaver utført i egen og andres regi.»

Ole Vitsø

«Hvis vi skal få andre til å tro på vår konkurransedyktighet, må vi i hvert fall tro på den selv!»

Om delingen mellom myndighet og produksjon

«Omorganiseringen i 1995 hadde to formål: Bedre politisk styring og bedre effektivitet. Delingen av myndighet og produksjon har et element av ineffektivitet i seg; mer byråkrati. Men delingen gir bedre kontroll og

styring. Så de to målene kan komme i konflikt med hverandre.»

Olav Søfteland

«Når produksjon får mindre å gjøre, får utbyggingsavdelingen mindre å gjøre også. Det er ingen vits i å planlegge jobber det ikke er penger til. Hvis vi slo sammen utbyggings- og trafikkavdelingen, kunne vi få redusert de administrative kostnadene.»

Om framtiden

«I mine tunge stunder har jeg tenkt: Ikke vet jeg hva jeg skal bygge og ikke vet jeg når det skal stå ferdig. Men bygge det skal jeg.»

Tore Foss om to og fire felts motorveg i Vestfold

«Nasjonalt transportplan er en veldig viktig politisk prosess, hvor Vegvesenet har fått en utrolig sentral rolle. Det er fordi dere har en kompetanse og plankapasitet som kan komme de andre etatene til gode. Vegvesenet er vist betydelig tillit gjennom å få sentrale samfunnspolitiske oppgaver. Jeg ser konturene av et transportvesen.»

Statssekretær Torild Skogholm

Statssekretær Torild Skogholm fra Samferdselsdepartementet vil sloss for at Statens vegvesen skal beholde sin egenproduksjon

Statskonsult utreder konkurranseforholdene i Statens Vegvesen

Den største nyheten for mange på konferansen, var statssekretærens orientering om en utredning som Samferdselsdepartementet har bestilt fra Statskonsult. Utredningen skal «synliggjøre konkurranseforholdene i Vegvesenet» og være ferdig i juli neste år. Dette var ukjent for de fleste, selv om arbeidet startet i mai i år.

Statssekretær Torild Skogholm sa at departementet ikke ønsker å sitte på gjerdet og vente på neste angrep på Vegvesenets egenproduksjon. De tok initiativ til utredningen etter Frp's forslag i Stortinget i vår om å omgjøre produksjonsdelen i Vegvesenet til et aksjeselskap.

Hensikten er å gjennomgå konkurransesituasjonen for hele Statens vegvesen. Virker konkurransen som tiltenkt etter omorganiseringen i 1995? Hvis ikke, hvilke tiltak er nødvendig? Er det ulikheter i rammebetingelsene for Vegvesenet og andre private og statlige selskaper som er konkurransevridende?

Skogholm understreket at det ikke var snakk om «en snikinnføring av en ny Holler-løsning».

En utredning er ikke en politisk beslutning. Først når resultatene fra utredningen foreligger neste sommer, skal den politiske prosessen starte og Vegvesenet vil bli involvert i den. Poenget er at vi ønsker en objektiv vurdering av Vegvesenets konkurransedyktighet sett med politiske øyne, sa Skogholm.



En seriemorder er løs...

Et nytt ord er kommet inn i språket: seriemorder. Den som skal ha den tvilsomme æren for dette, er svenske Thomas Quick. I løpet av 80 og 90-årene skal han ha tatt livet av en rekke mennesker. Ingen vet riktig hvor mange. Kanskje er det 10, kanskje er det 20.

For mange fremstår Quick nærmest som et udyr eller et uhyre, blottet for menneskelige følelser og fylt med ondskap.

TEKST: ERIK THOMASSEN - FOTO: ANNE METTE STORVIK

De siste 10 årene er 55 mennesker drept i 45 møteulykker på E18 gjennom Vestfold. Bak de aller fleste drapene står gjennomsnittsmennesker som du og jeg. Litt mer uoppmerksomme, sløve, trøtte og kanskje ruset eller medisinererte, javel. Men ikke onde. Konsekvensene av deres handlinger (eller mangel på handlinger) er likevel like dramatiske som Thomas Quicks.

Politi og rettsvesen forfølger de som har forårsaket ulykkene (og overlever) med påtale og straff for uaktsomt drap. Ansvar et individualiseres. Det legges på den enkelte bilfører. Selv om det dreier seg om 45 forskjellige mennesker som har gjort tilnærmet samme feil på samme veg innenfor et begrenset tidsrom.

Det skjer mange dødsulykker også andre steder i fylket enn på E18. Og det skjer dødsfall på E18 som ikke har sammenheng med møteulykker. Men ingen steder er mønsteret så klart som her. Drapene skjer nærmest med lovmessighet 4-5-6 ganger i året. Vanligvis det samme bildet: ikke stor fart, ikke bremsespor. Bare forvridd stål, knust glass, hylende ambulanser og politibiler. E18 er seriemorderen i Vestfold fylke.

Famler etter tiltak

Mange av oss føler oss maktesløse overfor det som skjer. Vi føler at det er så godt som ingenting vi kan gjøre. Når mediepresset blir stort etter at ulykkene er skjedd spesielt tett en periode, famler vi etter tiltak: skilting av ulykkesbelastet strekning, nedsatt fartsgrense, gul romlelinje. Vi lager kampanjer der vi ber folk stresse ned og holde seg våkne og opplagte bak rattet. Tilsynelatende til ingen nytte. Snart smeller det på ny. Et annet sted enn sist.

Jeg tror det er på tide å innse at ansvaret for drapene på E18 ikke ligger hos den enkelte bilfører, i alle fall ikke alene. Etter min mening bør vi nå tørre å si høyt at det er systemet som må bære hovedtyngden av ansvaret for det som skjer. E18 i Vestfold er et trafikksystem hvor menneskeliv ofres på framkommelighetens alter. Dødsfallene er uttrykk for en innebygd svakhet i systemet - det tillater ingen menneskelige feil.

Manglende vilje

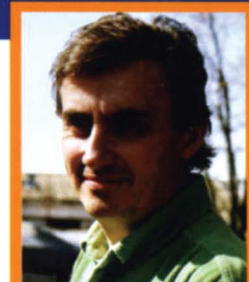
Trafikkmengden på E18 i Vestfold ligger mellom 10.000 og 25.000 kjøretøyer i døgnet, avhengig av sted og tid. Tungtrafikkandelen er 10-15 %, i perioder vesentlig mer. Så å si all trafikk avvikes på to-felts veg.

Med noen få meters klaring suser 50 tonn tunge vogntog i motsatt retning av familier på ferietur, barn på veg til fotball og håndball, gamle damer på tur med syklubben. Drapene på E18 er en konsekvens av manglende vilje i tidligere tider til å satse på vegutbygging der trafikkmengden er størst her i landet, manglende vilje til å bygge fullgode løsninger når man først bygger noe, og manglende vilje til å ta konsekvensen av dette og redusere framkommeligheten på E18 til det nivået som hensynet til trafikksikkerheten tilsier.

Ansvar et for systemet kan ikke legges på én person, eller en etat for den saks skyld. Drapene på E18 er et uttrykk for hvordan samfunnet som helhet, den enkelte bilfører og velger, byråkrat og politiker prioriterer. Vi aksepterer kostnaden, derfor har vi den.

Framkommelighet kontra menneskeliv

Bare en fysisk midtdeler kan (så godt som) fjerne møteulykkene på E18. Fire-felts motorveg er den eneste fullgode løsningen. Endelig skjer det noe på den fronten her i fylket. Det er på høy tid. Men mange menneskeliv vil gå tapt før vi har fire felt gjennom hele fylket dersom vi ikke også gjør noe annet i mellomtiden. Dersom vi er villige til



Erik Thomassen
44 år, leder av trafikk-
sikkerhetsseksjonen.



Til tross for alle tiltak som iverksettes, ulykkene fortsetter og E18 krever stadig nye dødsofre.

å legge til side det som i dag er mer eller mindre etablerte sannheter, er det likevel ganske mye som kan gjøres uten store kostnader. Følgende "pakke" av tiltak ville etter min oppfatning kunne fjernet dødsfallene i forbindelse med møteulykker nesten helt:

① Midtdeler på de delene av dagens to-felts motorveg som har til-

strekkelig bredde til dette (strekn. Gulli - Tassebekk er mest aktuell)

- ② Fartsgrense 60 km/t på øvrige deler av E18
- ③ Vesentlig utvidet politikontroll og automatisk trafikk-kontroll
- ④ Forbud mot tungtrafikk på dagtid

Jeg synes nesten jeg hører protestene allerede. Til de som mener dette er dumt eller uralistisk, vil jeg bare si: det koster å opprettholde dagens framkommelighet på E18. Det koster menneskeliv. Noen må gjøre valget. Det er på høy tid.



De siste meterne opp til hytta på toppen var bratte og tunge. Tynn luft gjorde at de fleste stoppet ganske ofte og hvilte.



Fjellet er besteget og denne gjengen feirer med stedstilpasset vare, Roar, Bodil, Per, Marit, Eva og Bente. Alle fire avdelinger er representert.



Wroldsen Dahl med Yngvar Pedersen i bånd.

Både opptur og nedtur i tåkeheimen

Men etter brevandring i taulag og mye slit i motene, var det mange fornøyde tindebestigere

En rask beslutning i Vegas tur- og løpegruppe om å nå Galdhøpiggen før snøen la seg, førte til at innbydelsen til årets Vega-tur måtte ut midt i sommerferien.

24 stykker, som senere har kalt seg «Galdhøpiggen venner», fikk et minne for livet helga 21.-23. august.

Første overnatting var på Elvaseier i Bøverdalen, så buss opp til Juvasshytta som ligger på 1850 moh - for derfra å bestige Norges høyeste fjelltopp. I invitasjonen ble det sagt at: "Turen er en ordentlig kosetur, beregnet på familier, så du trenger ikke engste deg!" Akkurat der forregnet turkomitéen seg skikkelig, for det ble nemlig noen veldig tunge skritt helt på slutten - i nysnø oppover gjennom tåkehavet mot toppen på 2469 m. At alle 24 fikk hver sin oppstigningsmedalje utdelt, husker de vel knapt. Vi hadde to nedtursmuligheter til neste overnatting på Spiterstulen. Fjorten valgte å gå ned dit, mens resten gikk ned igjen til Juvass og busset ned og bort til Spiterstulen.

Da bussen ankom Spiterstulen i kveldingen, var det fremdeles noen av Vegalaget oppe i fjellet, men til middag var vi alle. Om kvelden hygget vi oss rundt langbordet, men deltok slettes ikke i hallingkast-konkurransen. Søndag var det meningen at vi skulle "ta" Eventyrisen/Svellnosbreen, men turen til Norges topp gjorde at turledelsen valgte å ta en rolig søndag med tidligere hjemreise, for alle med trøtte bein og armer.



Med dampende kropper i hytta på toppen. Bjørn Andersen og Per Stangø hviler hver eneste muskel.



Lutter glede på Juvasshytta før oppstigningen. Finn Carlsen og Bente Huseby.



Reidar Reiseleder



Solveig Moen fornøyd i høyden.



Tore Kaurin midt i taulaget som forsvinner opp i tåka.

TEKST: REIDAR JØRGENSEN OG KNUIT HOVDE - FOTO: VEGAFOLKET



Breføreren vår het Mads og var en kjernekar. Jentene følte seg trygge med han i nærheten: Inger Lise Baggerød, Karin Johansen, Ingvild Belaska, Mary Kristensen og Jenny Hagen.

Vi mennesker er rare - dere, allerede på søndagsturen hjemover gledet vi oss over gårsdagens tunge skritt. Slitet var nesten glemt og vi var en fin opplevelse rikere. Det var artig å komme på jobb mandagen derpå og høre hvordan veldig mye dreide seg om Galdhøpiggen.

Vi vil ikke forskuttere neste års tur, men hvorfor ikke bruke høsten og vinteren til indre idédugnader, hvor ett tema kan være: Eventyrisen neste gang????



Søndagen var det selvfølgelig fint vær og vi fikk myket opp støle muskler, i et mer behagelig terreng. Her er Knut i løypa mellom Spiterstulen og Leirvassbu, også kalt «Jotunheimens Karl Johan». Oppe i fjellet ligger Eventyrisen hvor vi skulle ha vært etter planen.



Under en hvil mellom Galdhøpiggen og Keilhaus topp, så Knut muligheten til endelig å bli midtsidegutt i Vestfolder'n.



Vel nede igjen for Mary Kristensen og Else Marie Andersen. Bak ser vi brekalving fra Juvassbreen.

"Sykehusbakken" endelig ferdig

Gang- og sykkelvegen i Halfdan Wilhelmsens allé i Tønsberg har vært et utfordrende anlegg. Hoveddelen ble bygd av produksjonsavdelingen til Statens vegvesen Vestfold, mens området forbi Vestfold sentralsykehus var egen entreprise styrt av Vestfold fylkeskommune. Prosjektet har vært preget av en del motstridende interesser mellom sykehusets arkitekter på den ene siden og Vegvesenet på den andre.



TEKST OG FOTO: ANNE METTE STORVIK

Eva Preede (landskapsarkitekt) tok over som prosjektleder i byggefasen.

- Vår største utfordring var at vi skulle bygge ny gang- og sykkelveg, bevare trærne og samtidig sørge for god framkommelighet for bilistene. Vi ønsket å plante allé der det manglet. Dette gikk dessverre ikke, fordi det var for grunt til fjell, forteller Eva.

Dyre designønsker

Sykehusets arkitekter ville at den delen av Halfdan Wilhelmsens allé som går forbi hovedinngangen, skulle ha en design som samsvarte med resten av sykehusområdet. Dette førte til en del diskusjoner. Løsningen ble at sykehusets prosjektledelse betalte merkostnadene ved å bruke dyrere materialer i gata forbi hovedinngangen. Her er det brukt granittheller og brostein på fortau og sykkelbane. Lysarmaturene har fått egen farge, og leskuret på bussholdeplassen er gitt egen design.

- Plassen foran hovedinngangen har fått kjøredekke av brostein. Dette var også planlagt brukt i gata

foran hovedinngangen, men planene ble omgjort i siste liten pga. kritikk fra ambulansesjåførene, sier Eva. Kritikken gikk på at det ujevne dekket var uheldig, både når man skulle trille pasienter på bære og frakte dem i ambulanse.

Trafikkproblematiske design

- Gangfeltet i granitt aksepterte vi under forutsetning av at det skulle være stor fargeforskjell. Etter min vurdering ble denne for dårlig. Hvis det blir et problem for trafikksikkerheten, må vi gjøre

Området av gang- og sykkelvegen i Halfdan Wilhelmsens allé som passerer forbi Vestfold sentralsykehus ble bygd som egen entreprise styrt av Vestfold fylkeskommune. Arkitektene deres ville at den delen som går forbi hovedinngangen, skulle ha en design som samsvarte med resten av sykehusområdet.





Gangfeltet foran sykehuset består av innfelte granittheller. Som bildet viser er det lite fargeforskjell fra asfalten rundt.
- Hvis det blir et problem for trafikksikkerheten, må vi gjøre noe med det, sier Eva Preede.

noe med det. Å male hvite striper oppå er en tradisjonell måte å gjøre det på, men vi er vel kommet lenger her i fylket enn å male på flotte granittheller, håper Eva.

- Skal vi male, bør hellene erstattes av asfalt. Kostnadene bør etter min vurdering dekkes av sykehuset, fordi gangfeltet ikke er tydelig nok. En annen løsning er selvfølgelig å legge ned felter av mørk granitt mellom de lyse granittplatene som ligger der i dag, mener Eva.

Utsmykkingen/skulpturene vil være krevende for brøytingen til vinteren. Slik de er utformet, vil de være ekstremt utsatt for skader. En annen ting er at de er i vegen for busser, sving-radiusen blir for liten.

- Sykehusets arkitekter ville at bussene skulle kunne kjøre inn på plassen foran hovedinngangen. Vi mente at det ikke var noen god idé pga. plassmangel. Dersom det viser

seg at det ikke fungerer for bussene, kan vi enkelt tilrettelegge for kantstopp i Halfdan Wilhelmsens allé, sier Eva.

Vegbredde og kantsteiner

Reguleringsplan med detaljplan som viste 6 m vegbredde, ble godkjent i kommunen uten kommentarer. - Vi mente at 6 m var tilstrekkelig for framkommeligheten. Det fører til at bilistene sakter farten og gir mer plass til syklistene og fotgjengere, sier Eva.

Da vi startet byggingen, begynte imidlertid ambulansesjåførene å protestere: de reagerte på bredden pluss at de høye kantsteinene kunne gjøre det vanskelig for bilister å svinge til side når det kom utrykningskjøretøy. 13 cm høy kantstein er brukt som standard i sykkelbyprosjektet.

- Vi så på saken en gang til, og fant

at vi kunne utvide vegen til 6,20 m. Vi halverte kantsteinshøyden, slik at bilistene kan kjøre inn på sykkelvegen for å slippe fram utrykningskjøretøy, sier Eva.

God idé - vanskelig i praksis

Evas mening er at det var en god idé at sykehuset skulle ha egen design på "sin" del av Halfdan Wilhelmsens allé.

- Etter min oppfatning manglet sykehusets arkitekter en del trafikkfaglig kompetanse, og de var lite villige til å høre på våre råd, sier Eva og synes i tillegg det var problematisk at prosjektledelsen på sykehuset stadig skiftet personer. Hun er allikevel ikke blind for at en sak alltid har to sider.

- Vi kunne sikkert vært mer smidige og mer forutseende, innrømmer Eva, som tror hun har lært mye gjennom prosjektet.

Umulig å varsle innvendig dugging på bilrutene

Måleinstrumenter som kan forutsi duggfare i Holmestrandtunnelen, viser seg likevel ikke å være noen løsning. Det er trafikk-

Midlertidige skilt er satt opp utenfor Holmestrandtunnelen. De varsler om generell duggfare og hvordan bilistene skal forholde seg.

TEKST : ANN KARIN MIDTGAARD -
FOTO : ANNE METTE STORVIK



I september var det to ulykker i Holmestrandtunnelen hvor dugging ble oppgitt som en medvirkende årsak. Fartsgrensen ble umiddelbart satt ned fra 80 til 60 km/t og midlertidige skilt som varsler duggfare i tunnelen, ble satt opp. Nå er fartsgrensen permanent satt til 70 km/t i tunnelen.

Instrumentstyrte variable skilt?

- Går det an å forutsi når duggproblemer vil oppstå, slik at de kan varsles med variable skilt?

- Vi bestilte allerede før de siste ulykkene en vurdering fra meteorologisk institutt på om det går an å beregne når duggfare vil inntreffe ved hjelp av måleinstrumenter. Tanken var at måleinstrumentene automatisk kunne styre variable skilt utenfor tunnelen og varsle trafikantene om reell duggfare der og da, sier seksjonsleder Finn Carlsen.

- Konklusjonen etter å ha lest rapporten fra meteorologene, er at løsningen ikke er så enkel. Fare for utvendig dugging kan enkelt beregnes ut fra målinger av luftfuktighet og temperatur i og utenfor tunnelen. Er luftfuktigheten høy, vil det oppstå utvendig dugging hvis temperaturen inne i tunnelen er minst en grad varmere enn utenfor.

Innvendig dugging oppstår når bilruta plutselig blir nedkjølt av lufta

avviklingsseksjonens konklusjon etter å ha fått rapporten fra Det norske meteorologiske institutt. Meteorologene sier nemlig at fare for utvendig dugging på bilrutene kan beregnes og forutsies, men ikke innvendig dugging. Derfor kan automatisk varsling av duggfare gjennom variable skilt skape en falsk trygghet for trafikantene.

Politi- og forsikringsrapportene fra ulykkene i Holmestrandstunnelen siden 1985 skal gjennomgås. Sammen med årstid, vær og føreforhold skal man finne ut i hvor stor grad duggproblemet kan knyttes til ulykkene.



på utsiden, og avhenger både av temperaturen på utsiden og temperaturen og luftfuktigheten inne i bilen. Og det siste har ikke vi noen muligheter til å måle, sier Finn Carlsen.

Permanente skilt i stedet

- Er det noe annet Vegvesenet kan gjøre for å avverge flere slike ulykker?

- Vi setter opp permanente skilt utenfor Holmestrandtunnelen, som

varsler om generell duggfare og hvordan bilistene skal forholde seg. Vi skal gå gjennom forslagene vi har mottatt de siste ukene om nettopp dette, før vi utformer den endelige teksten på skiltene, sier Finn Carlsen.

- I tillegg skal vi gå gjennom alle politi- og forsikringsrapportene fra ulykkene og uhellene i Holmestrandtunnelen siden 1985 for å se om vi kan finne et mønster.

Hva slags vær var det ulykkedagen, hvilken årstid, hva slags føreforhold osv. Ikke minst skal vi se på om det er noen sammenheng med vedlikeholdsrutinene våre.

De fleste ulykkene har skjedd i juni, juli, august og september. Men om de har noe annet felles, som værforhold og dugging, må vi bruke noen uker på å finne ut av. Jeg håper selvsagt å finne flere tiltak vi kan sette inn, avslutter Finn Carlsen.

Køvarsel for E18

- Dette var sommer'n vi prøvde no'nytt

I sommer gikk Statens vegvesen Vestfold nye veger i et forsøk på å minske de tradisjonelle helgekøene på E 18. Pga trafikkveksten forventet vi verre køer enn noensinne, med sinte sjåfører, livsfarlig kjøring og sure leserinnlegg i avisene.

Virkemiddelet vi tok i bruk var "køvarsel"; pressemeldinger som ble sendt media og lagt ut på internett. Her opplyste vi om (basert på tidligere erfaringer) NÅR vi forventet kø, på HVILKE strekninger og HVOR store forsinkelser vi trodde det ville bli.

Driftsleder Hanne Nilsen var ansvarlig for sommerens køvarsling. Her fra vaktrommet på Ås vegstasjon.

TEKST: ANNE METTE STORVIK - FOTO: JORUN SÆTRE

Media fikk køvarslene midt i uken, og hadde dermed muligheten til å varsle publikum. I tillegg ble varslene lagt ut på Internett, hvor "alle" kunne lese dem. Statens vegvesen Vestfold annonserte dessuten i Aftenposten før fellesferien startet med et forkortet "køvarsel" og informasjon om Internett-servicen. På denne måten fikk trafikantene muligheten til å vurdere situasjonen: Skulle de framskynde/utsette reisetidspunkt, velge en annen rute, eller forberede seg på å kjøre i kø? Til sammen ble det sendt 12 pressemeldinger i løpet av sommeren.

Tilgjengelighet

Som en ekstra service overfor media, stilte Vegvesenet hver helg med en kontaktperson som var tilgjengelig på telefon for kommentarer og "her-og-nå-informasjon" hentet fra Vegtrafikksentralen i Telemark.

Andre tiltak

Politiet dirigerte trafikken i puljer gjennom Holmestrandtunnelen på søndager. Det ble innført forbud mot å bruke gamle E 18 som snarveg i Sande på fredager, fordi utkjøring-en i Gutu-krysset skapte problemer for trafikkflyten på E 18. Politiet foretok

kontroller og bøtela "snik-kjøerne". De variable skiltene ble benyttet for å informere om køproblemer samt mulige omkjøringsruter nordover på søndagene.

Erfaringer

Det var stor interesse fra media. I og med at Vegvesenet stilte med tilgjengelige kontaktpersoner, oppnådde man jevnlig intervjuer og større mediaomtale.

Det ble færre køtimer på E 18 i år enn i fjor til tross for en trafikkvekst på 5 %. Trafikken ble mindre på fredager og søndager, mens mandags- trafikken økte. Trafikken spredte seg også over et større antall timer, slik at køene ikke ble så lange.

Det dårlige sommerværet bidro antageligvis til at trafikkavviklingen gikk så pass greit. I tillegg er det slett ikke umulig at informasjonen virket etter sin hensikt: Nemlig å få trafikantene til å velge reisetid utenom det mest belastede tidsrommet. Vegvesenet har kontaktet NTNU for å få en analyse av årsakene til at trafikken spredte seg mer i år enn i fjor.

2.500 timer mindre i kø hver helg

Hver fredag og søndag om sommeren er det ca. fem timer med tett trafikk og mer enn 1.000 passerende bi-



ler i én retning. Anslagsvis har hver av disse 10.000 bilene stått 15 minutter kortere tid i kø i år i forhold til i fjor. Det betyr faktisk 2.500 sparte køtimer totalt sett - bare på én helg. Gevinsten av dette er mindre frustrasjon, bedre trafikkikkerhet og mindre utslipp av helse-skadelige stoffer. At 2.000 færre biler i døgnet kan utgjøre så store forskjeller i kø-tid, skyldes at trafikken på E 18 er så nær kapasitetsgrensen. En liten forskjell på dette nivået gir store utslag for trafikkavviklingen.

Et informasjonsdilemma

Når vi "ropte ulv" og varslet flere timer med lange køer ved Bergsenga, oppnådde vi at folk kjørte på andre tidspunkter. Dermed ble målet vårt nådd, mens informasjonen ble feil! Det er problemet ved å gi prognoser man håper ikke skal gå i oppfyllelse...

Vegvesenets gode hjelpere

Det er ikke alltid ting går som planlagt i Vegvesenet, spesielt ikke når ting skal skje raskt. Da er det godt at det finnes engasjerte «sivile», som er villige til å trå til for å hjelpe lokalsamfunnet sitt - og Vegvesenet.

Isommer ble det innført forbud mot å bruke gamle E18 som omkjøringsveg fordi utkjøringen i Gutukrysset skapte problemer for trafikkflyten på E 18. Det ble utdelt oblater (unntak fra forbudet) til de fastboende, og politiet foretok kontroller og bøtela "snik-kjørerne".

Det ble arrangert et folkemøte i Sande den 28. mai for å få delt ut oblatene. På grunn av forsinkelser og tidspress, ble dette møtet sent annonsert, og Vegvesenet hadde heller ikke rukket å trykke opp oblater til alle.

- Det var ikke fritt for at Vegvesenet fikk sitt pass påskrevet av sinte beboere under møtet, forteller Hanne A. Nilsen som er driftsleder på Ås vegstasjon. Nå var gode råd dyre; hvordan skulle man få delt ut oblater til dem som ikke hadde fått?



Erling og Karin Bamrud delte på vegne av Vegvesenet ut oblater til befolkningen i nordre Sande (på østsiden av E 18). Statens Vegvesen Vestfold ettersender med dette en verbal blomsterbukett til de to, som ikke er å finne på lønnslista vår.

Rådmannen i Sande foreslo at vi skulle spørre den pensjonerte ordføreren, Erling Bamrud. Han er født og oppvokst i Sande, har sittet i kommunestyret i 27 år og vært ordfører i 8 år. I følge Hanne A. Nilsen kjenner han "hver barnål i Sande".

Reidar Jørgensen spurte Bamrud om han kunne tenke seg å hjelpe til med å dele ut resten av oblatene - og han sa ja. Det ble en ganske stor jobb, og det tok flere uker før alle hadde fått. Folk hentet oblatene hjemme hos Bamrud, og Karin Bamrud kokte kaffe og stekte vafler til den store gullmedalje.

TEKST OG FOTO: ANNE METTE STORVIK

Holder ungene innendørs

Folk som bor i Klevjerhagen, holder ungene inne når trafikken er på sitt verste om sommeren. Klevjerhagen er et lite tettsted ikke langt unna Gutukrysset på E 18. Bebyggelse og barnehage ligger tett inntil fylkesveg 950. Stedet har fått en dramatisk trafikkøkning under utfartshelgene de siste årene pga snik-kjøring fra bilister som prøver å unngå køene på E 18.

Vegvesenet anbefaler ikke vegen som omkjøringsveg, fordi den går gjennom tettbygd strøk og er smal og svingete. Fredags- og søndags ettermiddager braker det likevel løs på fylkesveg 950. Opptil 2.500 biler passerer gjennom tettstedet, de fleste mellom kl. 14 og 20. I tillegg viser fartsmålinger at bilene holder høy fart, 95 km/t er den nedslående rekorden.

- Da jeg var yngre, ble jeg holdt innendørs når trafikken var på sitt verste, forteller Thomas Hansen. Han har en liten søster på 2 år som selvfølgelig ennå ikke er ute alene. Når hun blir eldre, regner Thomas med at hun også vil bli holdt innendørs fredags- og søndagskvelder.



Mobile fartshumper

Resultatene av fartsmålingene i vår gjorde at Vegvesenet la ut mobile fartshumper ved pinsetider, og lot dem ligge til etter skolestart.

- Jeg har sett mye villmannskjøring, sier Thomas, men lar tydeligvis ikke dette skremme seg fra å sykle langs fylkesveg 950. Han er mest opptatt av at de løse fartshumpene som Vegvesenet legger ut på sommeren, kan være skumle for syklistene.

- Det er litt ekkelt med de humpene når man kommer nedover bakken i full fart, sier Thomas, som har holdt på "å gå på trynet" et par ganger.



Liv Haugen
Faggrupeleder kontor
Tønsberg trafikkstasjon

Liv Haugen begynte 1. 11. 1997 som faggrupeleder kontor på Tønsberg trafikkstasjon. Før det hadde hun i 11 år vært kontorleder på Vestfold Sentralsykehus, psykiatrisk klinikk. Ellers er merittlisten lang, hun har t.o.m. vært 2 år til sjøs!

Liv er fra Sør-Trøndelag, men har flyttet så mye at dialekten er blitt borte. Hun er 52 år, gift, har 2 døtre og bor på Nøtterøy. Fritiden bruker hun på barnebarna og til å gå tur. - Jeg er litt med i politikken, selv om det var mer før, forteller hun.



Marit Ravndal
Renholder
Fellestjenesten, Adm.

Marit Ravndal begynte i et engasjement som renholder på fellestjenesten 6. august 1997. I mai i år ble hun fast ansatt. Før hun begynte i Vegvesenet, jobbet Marit for ISS Renhold. Marit er fra Trondheim, men har bodd i Stokke i 7 år nå.

- Jeg trives veldig godt med arbeidstiden, både at den er fleksibel og at arbeidet foregår på dagtid, sier Marit. Hun er 33 år, gift og har en sønn. Fritiden brukes hovedsakelig på huset de kjøpte for 2 år siden.



Rigmor Nilsen
Renholder
Fellestjenesten, Adm.

Rigmor Nilsen begynte i Vegvesenet i 1997 og ble fast ansatt i sommer som renholder på fellestjenesten og avløser i kantina. Før hun startet i Vegvesenet, arbeidet hun i kantina til Saba i 8 år. Rigmor har også vært til sjøs 3,5 år.

Rigmor er fra Sem, men bor nå på Eik, hvor de bygde hus i -91. Rigmor er 37 år, samboer og har en jente og to gutter. Fritid brukes på ungene og deres aktiviteter og periodevis på diverse søm-prosjekter.

- Jeg trives kjempegodt, både med kolleger og folk ellers på huset, sier Rigmor.

Karina Krokeborg startet 3. august 1998 i et engasjement på ekspedisjonen (fellestjenesten). Engasjementet varer ut april 1999. Karina skal etter hvert også avløse på sentralbordet. Hun har jobbet 2 år i dagligvarebutikk, det første året som ekstrahjelp fordi hun samtidig tok siste året på Handelsskolen. -Jeg trives kjempegodt, her er bare koselige mennesker. Både faren og bestefaren min er Vegvesen-folk, så jeg er nok arvelig belastet. Karina er 20 år gammel og nybakt samboer. Hun bor på Vear.



Karina Krokeborg
Ekspedisjonen
Fellestjenesten, Adm.

Inger Austbø begynte 29. september i vikariat som kvalitetskoordinator på produksjonsavdelingen. Hun har vært HMS-ingeniør på Dyno i Lillestrøm og verneleder i Oslo Sporveier. Inger er opprinnelig fra Kongsberg, men har fartet mye rundt før kjærligheten førte henne til Sandefjord. -Jeg har stor respekt for oppgaven min, her er gjort mye bra tidligere, sier Inger, som er 51 år, nygift, har to døtre og er bestemor til to. Fritiden brukes på å synge i Valenkoret og på friidrett.



Inger Austbø
Kvalitetskoordinator
Produksjonsavdelingen

Sissel Eriksen begynte 1. januar 1998 i to års engasjement i kantina på Vegkontoret. Hun fikk fast stilling i sommer. Før det jobbet hun i kantina på Greveskogen videregående skole. Sissel er opprinnelig utdannet frisør, men sluttet da hun fikk barn og ble hjemme i 17 år.

- Jeg trives veldig godt, sier Sissel, og påstår at det bare er hyggelige mennesker på vegkontoret. Sissel er fra Tønsberg og bor på Føymland. Hun er 55 år, gift og har to sønner. - Jeg er glad i alt av håndarbeid, for tiden går det mest i brodering, sier Sissel, om hva hun bruker fritiden til.



Sissel Eriksen
Kantina
Fellestjenesten, Adm.

En hilsen fra Annlaug Wold på «Personal»

Hjertelig takk

Hva sitter jeg tilbake med etter 18 år i Statens vegvesen Vestfold?

Ordet takknemlighet er det som først faller ned i tankene.

Takknemlighet for det jeg har fått lære og for det jeg har fått utføre ut fra mine forutsetninger.

Takknemlighet for alle jeg har blitt kjent med, enten noe overfladisk eller på et dypere plan. Alle jeg har fått le sammen med, og de av dere som jeg har fått gråte sammen med når noe har vært tungt. Takk for oppriktighet, tillit og respekt.

Takknemlighet for å få jobbe med mennesker av "fin gammel årgang". Den del av jobben som har hatt med tjenesteavslutning, pensjonismøter og turer, har gitt meg uendelig mye. Jeg tenker med glede på at jeg fikk delta i 100-årsdagen til Johan Arnt Lien. En stor opplevelse! Kanskje en "en-gang-i-livet" opplevelse.

Når jeg nå har valgt å slutte, ta avtafestet pensjon fra 62 år, er det for å få bedre tid - ikke bare til meg selv og mine nærmeste, men også til frivillig innsats på forskjellige områder.

Til slutt en hjertelig takk for gaver fra kollegaer og gavekassa i forbindelse med min avgang. Det gledet meg virkelig! Lykke til videre i livet alle sammen! *Husk - dere er verdifulle!*

Gode tanker til alle fra Annlaug Wold

BEDRIFTSIDRETT VEGA

SQUASH

Squash-gruppa har startet med trening hver mandag mellom 15.00 - 16.30. Vi spiller på S.A.T.S. i Tønsberg.

Interesserte kan ta kontakt med Tor Karlsen, tlf: 33 37 18 17.

Hvis noen ønsker andre spille dager, tider eller mer informasjon, er det bare å ta kontakt.

AEROBIC - STYRKETRENING

Det er faste treningstider for partier med aerobic og styrketrening i trimrommet i kjelleren på Vegkontoret. Timeplan henger i garderobene.

Kontaktperson er Espen Alme tlf. 33 37 17 78.

Oppmerksomhet

Vi gratulerer

50 ÅR

Rolf Sikveland, 24. november

60 ÅR

Torleif Henninen, 31. oktober

Bjarne Karlsen, 21. desember

75 ÅR

Rolf Kongsten, 11. november

Ernst Thunberg, 25. november

95 ÅR

Olaf Gustavsén, 16. november

Takk for oppmerksomheten

Hjertelig takk for all oppmerksomhet i anledning min 50-års dag.

Hilsen Solveig Skahjem

Hjertelig takk for klemmer, gode ønsker og gaver i forbindelse med overgangen fra ungdommens alderdom til alderdommens ungdom.

Margrethe Jansen

Tusen takk for oppmerksomheten ved min 50-års dag.

Reidar Jørgensen hilser og takker.

Denne beskjedne påminnelsen sto strategisk plassert ved inngangen til Vegkontoret.





Dugnad på Lifjellhytta

Dugnadsgjengen hadde 22. september sin årlige jobbedag på Lifjellhytta.

Det meste skal nå være i orden før vinteren. Stabling av ved, pussing av vinduer og maling av vinduene utvendig ble gjennomført i høyt tempo denne fantastisk fine høstdagen.

Dugnadsgjengen vil benytte anledningen til å takke Hans Kristian Olsrød hjerteligst. Han hadde vært på hytta tidligere en helg og ryddet opp i alt skrotet som lå langs veggene.

Her ser vi Tore Hodnebru (til høyre), Mary Kristensen (til venstre) og Øyvind Myhre (Mette Myhre fotograferte)

TEKST OG FOTO: METTE MYHRE



Ingen under 50 orket idrettsdag...

De gamle er fremdeles eldst - det viste seg nok en gang.

Henning Røed, Nils Skjevik og Mette Myhre var de eneste som møtte opp til årets idrettsdag, men ifølge Nils var det den hyggeligste idrettsdagen han hadde vært med på. Henning vartet opp med baguetter, mineralvann og kaffe. Så dere som ikke møtte opp, kan bare angre. Øvelsene i løp, kast og hopp ble utført til stilkarakter 10 blank og med meget respektable resultater.

Espen Alme var tidtaker med et armbåndsurs som ikke var samarbeidsvillig. Derfor måtte Mette løpe to ganger, men hun kom i mål. Gutta kivet iherdig om centimeterne i kuleringen og hoppgropen. Det er bare ett år til neste idrettsdag, psyk dere opp, dette er faktisk moro!

TEKST: METTE MYHRE, FOTO: ESPEN ALME



SFO-besøk på Gamle Sande vegstasjon

Fredag 2. oktober hadde den gamle vegstasjonen besøk av barn fra skolefritidsordningen på Klokkeåsen skole.

Barna syntes det var morsomt å se hvordan Vegvesenet jobbet i gamle dager, særlig morsomt var det å høre om snøbrøyting med hester.

Her er lærerne Maia Skar Roberg og Ole Christian Lie med resten av "hurven" samlet rundt Teien-plogen. Denne plogen ble trukket av 3-5 hester og ble patentert av en vestfolding rundt århundreskiftet.

TEKST OG FOTO: MARY KRISTENSEN



Flere kjente Vestfold-ansikter var å se på åpningsseremonien



En godt samkjørt dansegruppe hadde knallsuksess med sin oppvisning i hovedteltet



Kulturgeneral Mary Kristensen

TEKST OG FOTO: FINN ERLING BERG



Dag Atle Tangen med selvlaget kajakk



Fire blå-troyede Vestfold-sangere deltok i felleskoret med Telemark og Buskerud. Her er Mette Myhre solist på et av nummerne



Kai Olav Larsen bak sine nydelige båter

Leve de ufullkomne!

Til alle dere som klager over mangler ved den dere lever sammen med - eller på udugelige sjefer:

Har dere tenkt på hvor fryktelig det ville være hvis vedkommende var perfekt?

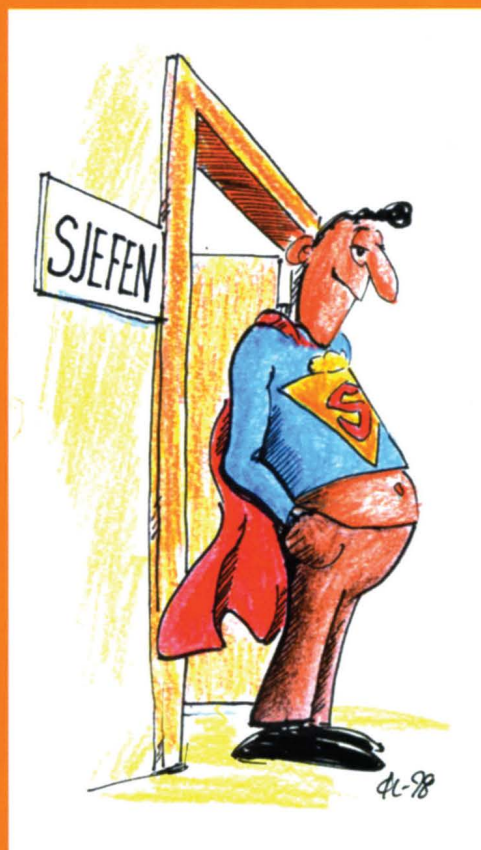
Jeg har (i min skumle fortid) delt kjøkkenbord og pute med en som var perfekt. Det var ikke moro. Resultatet var stive nakkemusklér og en konstant følelse av utilstrekkelighet.

Det samme gjelder sjefer. Jeg kan ikke tenke meg noe verre enn en sjef som aldri glemmer noe, aldri roter bort papirer eller bommer på møtedatoer. Jeg har en sterk mistanke om at en perfekt sjef vil ha mye mindre forståelse for at en alminnelig dødelig ansatt kan gjøre en bommert i ny og ne. Nå sier ikke jeg at de beste sjefene er de største rotehuene. Jeg sier bare at jeg synes det er innmari ålreit med en sjef som ikke er perfekt på alle områder.

Hva så hvis man har en perfekt sjef? En som tar med seg arbeid hjem, stiller på jobb i helgene og aldri er syk. I hvert fall ikke så syk at han/hun blir hjemme. En sånn en som sier at "Æsj, jeg har fått tresidig lungebetennelse, men det går sikkert over".

Da er det ikke lett å si at "Jeg er så forkjølet at jeg går hjem og kryper under dynen".

LANGDALENS STREKER



Alle har sin egen terskel for når de må gi opp, enten for sykdom, for personlige problemer eller stress. Det kan jo være bra at terskelen for kapitulasjon blir høyere. På den andre siden føles det ikke godt for den stakkaren som oppdager at terskelen er blitt altfor høy, fordi sjefen er av det perfekte slaget.

Tenk på det en gang i mellom, når du irriterer deg over den du lever sammen med, eller over et rotehue av en sjef: Ville det EGENTLIG være så ålreit om vedkommende var perfekt?

