

gatelangs

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN BUSKERUD, VESTFOLD OG TELEMAR

JUNI 2001



Statens vegvesen

Bedriftsblad
for Statens vegvesen
Buskerud, Vestfold og Telemark
Nr. 2, juni 2001
2. årgang

Redaktører

Buskerud: Kjell Wold
Telemark: Marit Håverstad
Vestfold: Knut Vedeld Hovde

Redaksjon

Inger Lise Sagmo
Willy Bakken
Anne Mette Storvik
Jorun Sætre
Bente Tovik

Grafisk produksjon

Saturn Trykk, Drammen
Opplag 3 800

Utgiver

Statens vegvesen
Buskerud vegkontor,
Tollbugt. 2
3044 Drammen
Telefon: 815 48 000
www.vegvesen.no/buskerud
firmapost.bus@vegvesen.no

Statens vegvesen
Vestfold vegkontor,
Stoltenberggt.1
3103 Tønsberg
Telefon: 33 37 17 00
www.vegvesen.no/vestfold
firmapost.ves@vegvesen.no

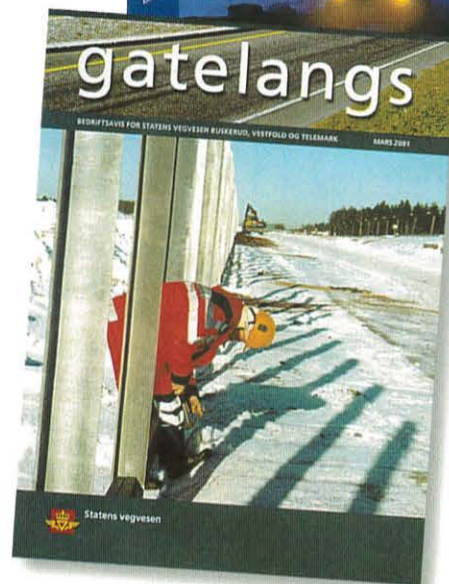
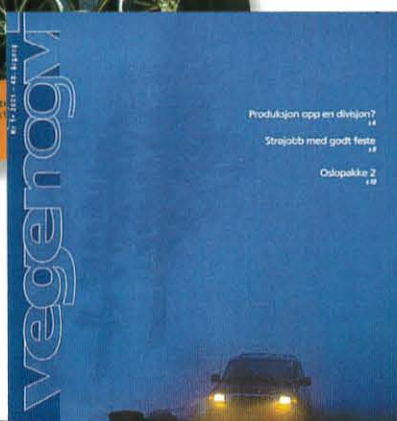
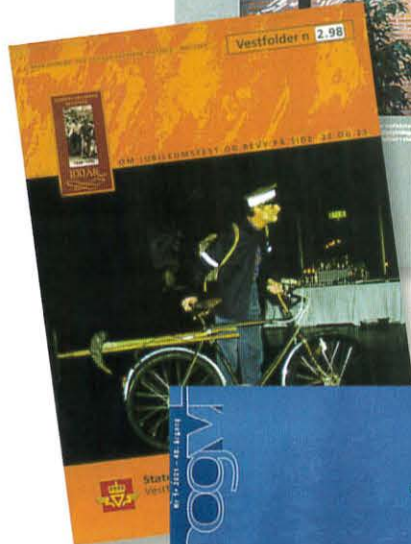
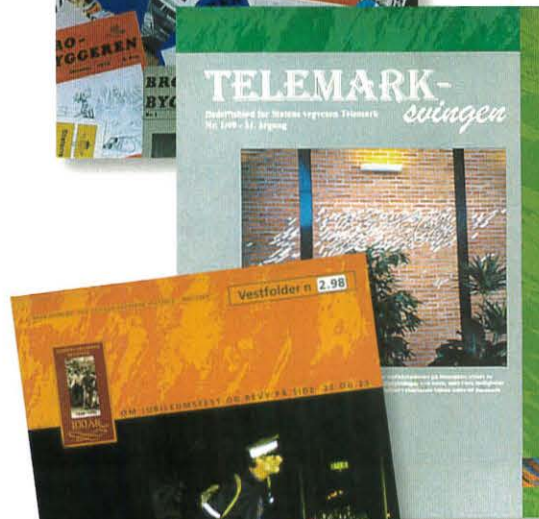
Statens vegvesen
Telemark vegkontor,
Gjerpensgt. 10
3716 Skien
Telefon: 35 58 16 00
www.vegvesen.no/telemark
firmapost.tel@vegvesen.no

Forsidebilde: *For livets glade
brugutter går solen aldri ned,
f.v. Rune Høgseth, Jon Grinde
og Terje Gudbrandsen.*

Foto: Kjell Wold



Statens vegvesen



info-leder'n

Takk *begge deler*

...synes å være vegkontorenes svar på den nylig gjennomførte høringsrunden om ny etatsavis. Det var informasjonsdirektør Steinar Gullvåg som opplyste dette på årets konferanse for informasjonsmedarbeidere, som ble avviklet i Os ved Bergen 8.-10. mai. På dette tidspunktet var høringsrunden ennå ikke over, så konklusjonen ble trukket med alle mulige forbehold.

Med seg i utredningsarbeidet har Gullvåg hatt en arbeidsgruppe. Forslagene fra gruppa går i korthet ut på å erstatte dagens lokale bedriftsblader og Veggen og Vi med en ny publikasjon som skal dekke hele landet og utgis cirka to ganger per måned. Både egne ansatte og eksterne forbindelser er målgrupper.

Det ser altså ut til at vegsjefene er forsiktig positive til ideen om ei ny, landsdekkende avis. Derimot vegrer de seg mot å gi avkall på de nære ting. Riktignok er man klar over at vegkontorene i sin nåværende form og med nåværende virkefelt vil være historie om ganske kort tid. Men opp av asken skal det altså reise seg en ny fugl Fønix. Flere vegsjefer peker på at de nye regionene også vil trenge virkemidler for å skape kultur og tilhørighet, og at det må være opp til de nye regionlederne å beslutte hvilke virkemidler de skal satse på, for eksempel regionale bedriftsblader.

«Gatelangs» er et samarbeid mellom tre vegkontor. Vi vet ikke sikkert hvordan vår regiontilhørighet blir fra 2003. Hvor lenge «Gatelangs» får leve, vil tida vise. Enn så lenge satser vi på samarbeid «fra blad til blad», for å bruke en lett omskrevet stortingsfloskel.

Marit Håverstad

Tøff start i Lågendalen

Ekstreme nedbørsmengder, flom og ras er blant utfordringene NCC har møtt siden de i oktober i fjor fikk funksjonskontrakt på drift og vedlikehold i Lågendalen.

TEKST OG FOTO: BENTE TOVIK

Lågen-kontrakten omfatter drift og vedlikehold av 115 km riksveger, 150 km fylkesveger og 8 km gang- og sykkelveger i området Skollenborg (Buskerud), Skien og Larvik. Kontrakten er et samarbeidsprosjekt mellom tre vegkontor og administreres av trafikkavdelingen i Vestfold med en pris på 45 millioner kroner og fire års varighet.

–Kontrakten innebærer fullt funksjonsansvar for vinterdrift, brøyting, strøing, salting og høvling pluss drenering, grøfting, stikkrenner, feiing, grusvedlikehold og lapping av faste dekker, sier daglig leder for prosjektet i NCC, Trond Helge Strandskogen.

Fornøyd med NCC

Senioringeniør Finn Carlsen ved trafikkavdelingen i Vestfold, med ansvar for oppføl-

ging av kontrakten, synes NCC i hovedsak har gjennomført arbeidet tilfredstillende. – Vi fikk en del klager på brøyting i vinter, men slik er det alltid både for private og offentlige. I starten er det heller ikke uvanlig med innkjøringsproblemer. NCC hadde i tillegg en uvanlig tøff start med både flom og ras i fjor høst. Under høstflommen valgte vi derfor å gjøre to større «type 2»-jobber i egenregi. Årsaken var kompliserte forhold der egenproduksjon hadde best kompetanse, forteller Finn Carlsen. På sikt vil imidlertid NCC også være i stand til å takle slike jobber, mener han.

Komplekse vurderinger

En fersk rapport om produktionsavdelingens konkurransevne, med sammenligning av resultatene av ulike avtaler og kontrakter på drift og vedlikehold, konkluderer med at private entreprenører i snitt ligger 15–20 % lavere i pris enn egenproduksjon. Den bekrefter også egenproduksjons egne tall, som tyder på et forbedringspotensial på 15–20 %. Tall fra Lågendalen viser at



Senioringeniør Finn Carlsen ved trafikkavdelingen i Vestfold, med ansvar for oppfølging av kontrakten (Foto: Jorun Sætre).



Daglig leder for prosjektet i NCC, Trond Helge Strandskogen.

NCC også ligger noe lavere enn egenproduksjon. – Men slike vurderinger er veldig kompliserte og mangesidige. De enkelte avtalene og kontraktene har forskjellige innholdsbeskrivelser, vegholders egne kostnader til styring og administrasjon spiller inn, samt vurdering av kvalitet på utført arbeid.

I dag har Statens vegvesen fem funksjonskontrakter og 70 funksjonsavtaler på landsbasis. Det tilsier at private har gunstige forhold. I tillegg kommer ulike rammebetingelser for privat og offentlig drift, forteller Carlsen. Han har likevel stor tro på at egenproduksjon vil være vel så konkurransedyktig som private under ellers like rammevilkår. Slik regelverket er i dag, skal slike jobber tildeles produksjon på forhånd, uten lov til å legge inn anbud i direkte konkurranse.

Funksjonsavtaler – og kontrakter

Det var etter omorganiseringen i 1995 at Statens vegvesen begynte å inngå funksjonsavtaler og senere funksjonskontrakter, som et verktøy for å dokumentere konkurransevne innen drift og vedlikehold. En funksjonsavtale/-kontrakt beskriver et oppdrag med spesifikke krav til vegstandard og funksjoner på et definert vegnett. Ansvaret for å planlegge og gjennomføre tiltakene og dokumentere resultater overføres i hovedsak til den utførende part. Funksjonsavtaler er avtaler som gjelder mellom trafikkavdelingen og produktionsavdelingen internt i Vegvesenet, mens funksjonskontrakter benyttes på oppdrag til private entreprenører.





Framtida starter i dag

Fylkesordførers tale på siste Fylkesting handlet om regionale oppgaver og utfordringer framover. Han belyste gjennom en rekke tema og eksempler at morgendagens oppgaver trenger løsninger som ikke kan løses innenfor dagens fylkesgrenser – han nevnte miljø, arealbruk, næringsutvikling, utdanning, helse og ikke minst samferdsel. Talen utløste en interessant debatt i Fylkestinget som bekreftet at dette er et aktuelt tema.

Regjeringen la i slutten av mars fram stortingsmeldingen om oppgavefordeling mellom stat, fylkeskommuner og kommuner. I denne meldingen er det også belyst hvordan mange oppgaver trenger regionale løsninger, men meldingen inneholder ikke konkrete forslag om fylkessammenslåinger. Jeg skal ikke spekulere i grunnen til dette, men konstaterer at ideen kanskje ikke er moden nok rundt om i vårt langstrakte land, selv om vi har en positiv fylkesordfører i Buskerud.

Det meldingen sier noe om er at Statens vegvesen skal fortsette som en statlig etat med nasjonal styring på overordnet nivå, at etaten skal regionaliseres med fem til åtte regioner og at produksjonsvirksomheten skal konkurranseutsettes i større grad enn i dag. Jeg velger å tolke dette dit hen at Statens vegvesen er moden nok til å møte denne utfordringen og at vi i hvert fall skal bidra til å møte morgendagens oppgaver på et riktig nivå. En slik tillitserklæring er fin å ha i bunn når vi nå skal starte denne omstillingen. Ett usikkerhetsmoment må vi fortsatt leve med – vi vet ikke hva det nye Stortinget vil gå for når de skal behandle forslag til ny organisering til høsten. Jeg tror at dersom vi gjør en god jobb i forbedelsene, og viser at vi har forstått fremtidens utfordringer, får vi også gjennomslag for å organiseres oss hensiktsmessig.

Denne omstillingen vi nå skal gjennomstiller imidlertid store krav til oss alle, men den gir oss også muligheter. Nye enheter skal opprettes, noen av de eksisterende enhetene skal utvikles og noen skal gjenoppstå med både nye og gamle oppgaver. Spørsmålet om flytting eller pendling vil bli en realitet. Noen vil oppleve at deres arbeidsfelt og oppgaver blir borte, enten på grunn av teknologi eller omorganisering og effektivisering. Omstillingsavtalen skal sikre nye muligheter, enten i form av støtte til videreutdanning eller omskolering, økonomisk sluttvederlag eller andre former for kompensasjon. Per i dag kjenner vi ikke det endelige innholdet i avtalen, men jeg håper vi har råd til å vise raushet overfor de som ikke finner sin plass i den nye organisasjonen, og at vi kan hjelpe til med å finne annet meningsfylt arbeid.

Det som er sikkert er at Statens vegvesen trenger mange flinke medarbeidere også i framtida. Vi tilhører en vekstnæring, etterspørselen etter våre tjenester og produkter øker fra år til år. Derfor trenger vi gode, kompetente og motiverte medarbeidere framover på alle fagområder. Mulighetene er der for den som vil og tør. Utfordringen må tas nå.

Vi har ikke god tid på oss. 2003 kommer raskere enn vi tror, derfor må alle som har tanker, innspill og ideer på hvordan vi skal greie dette komme fram med dem, enten skriftlig eller muntlig. Vi må være åpne for å bruke alle tilgjengelige kanaler. Vi er helt avhengig av medvirkning fra mange for å lykkes – grip sjansen! Framtida starter i dag.

God sommer!

Eva Solvi

Larvik – Porsgrunn på 11 minutter

Eidangertunnelen skal bygges – Jernbaneverket og Statens Vegvesen samkjører bane og ny firefelts E 18

Går alt som Jernbaneverket og Statens Vegvesen planlegger, vil togpassasjerene på 11 minutter. Inkludert en 350 meter lang bro over Vassbotnfjorden. I går ble plan- og kommunikasjonskorridor mellom Farriseid- og Grenland presentert på et folkemøte i kommunehuset i Larvik. Ole Kontorp fra Jernbaneverket og Øyvind Firmann fra Statens Vegvesen kunne videre rope at den nye høyhastighetsbanen er dimensjonert for tog med fart opp til 200 kilometer i timen og vil koste rundt to milliarder kroner. Penger som i all hovedsak bevilges over statsbudsjettet. Den 23 lange strekningen fra Farriseidet til Porsgrunn vil inneholde i alt 16 kilometer tunnel. Prislappen for den nye firefelts E 18 er mellom 700 og 750 millioner kroner og vil for det vesentligste finansieres via bompenger. Planen, som er en del av en større demisering av hele Vestfoldbanen, skal nå ut på en høringsrunde, blant annet til berørte grunneiere, og fristen er satt til 1. juni 2001. Deretter skal den legges til grunn for reguleringsplanene i Porsgrunn og Larvik, og går ilt knirkfritt, satser man på å starte anleggsarbeidet 1. juni 2004. I så fall vil den nye høyhastighetsbanen og den nye firefeltsveien stå klar en gang mellom år 2008-2009.

SIDE 5

Faksimile fra Østlandsposten 20. april 2001.

Klar til avgang for ny veg og jernbane

En ny og effektiv «kommunikasjonskorridor» for veg og jernbane mellom Porsgrunn og Larvik ble presentert på et informasjonsmøte i Larvik i april. En gladnyhet, som blir et spennende framskritt for Grenlandsregionen og en etterlengtet forløsning for langvarige planer.

TEKST OG FOTO: KNUT VEDELD HOVDE

Ole Kontorp fra Jernbaneverket og Øyvind Firmann fra Statens vegvesen Vestfold presenterte planene, prosessen og våre medarbeidere, som grunneierne kan forholde seg til. Til å være et slags «release-party», var nok stemningen noe avventende og forsiktig blant de framtrøstede. Ikke så rart, da halvparten av dem var grunneiere innenfor hundremetersbeltet til den nye traseen, og informasjonen kan dreie seg om et være eller ikke være i området for enkelte av dem. Prosjektene som ble presentert har en lang historie på planstadiet.

For Statens vegvesen Vestfolds vedkommende har det vært nødvendig å avvente NSB og Jernbaneverkets bevilgninger, fordi en samordning av trasévalget i området ved Vassbotten vil være det mest hensiktsmessige. Da Jernbaneverket nå kom på banen med den lenge omtalte «Eidangertunnelen», rullet

derfor ballen raskt med henhold til planlegging også på vegsiden. Den vedtatte reguleringsplanen for ny E18 fra 1993, skal nå tilpasses jernbaneverkets plan og legges fram for Larvik kommune sommeren 2002. Forhåpentligvis kan den vedtas i kommunen i februar 2003.

Tallenes tale

Den nye høyhastighets jernbanen vil redusere reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn fra 34 til 11 minutter. Strekningen blir på 23 km, med 7

tunneler på til sammen 16 km. Kostnaden er vel 2 milliarder kroner, og skal bevilges over statsbudsjettet. Den nye E18-strekningen er 7,3 km, og har en antatt kostnad på 750 millioner kroner. Finansieringen må baseres hovedsakelig på bompenger.

Telemark har for lengst en ny E18 fram til Vestfoldgrensa, og en ny firefelts E18 til Sky i Larvik vil bli en verdifull oppgradering for grenlenderne. Heller ikke direkte uinteressant er det for NHO, Sandefjord Lufthavn Torp, eller for den saks skyld hyttefolket fra Bærum eller Oslo 3, som mange tror er de viktigste vegfarene. På ulykkesstatistikken har Vassbotten vært en gjenganger, så også på dette området vil forhold endres radikalt. Både

veg og jernbane blir nå planlagt som 350 meter bro over denne fjordarmen.

Cirka halvparten av den nye vegstrekningen må konsekvensutredes, og dette arbeidet vil foregå parallelt med reguleringsplan-prosessen.

Nytt informasjonsmøte holdes allerede i juni, når forslaget til konsekvensutredningsprogram legges ut til offentlig ettersyn. Flere prosesser er altså avhengige av relativt problemfrie løp, for at en stram framdriftsplan skal følge skjema. Så får tiden vise hvilke prioriteringer som gjøres, når anleggsmaskinene skal i gang...



Rundt 80 personer var møtt fram til det to timer lange informasjonsmøtet.



– Motorsykel handler først og fremst om livsglede, sier trafikkipedagog og hovedforfatter av boken «Full kontroll», Leif Klyve.

– Kjøreglede med full kontroll

TEKST OG FOTO: JORUNN SÆTRE

«Motorsykel handler først og fremst om livsglede. Om å være på veg, møte venner, nyte samspillet med sykkelen på svingete veger og kjenne kraften og suget...

Dette kan vi lese mer om i boken «Full kontroll», der trafikkipedagog Leif Klyve fra Vestfold har vært hovedforfatter.

Det er cirka 90 000 motorsyklister i Norge og på denne tiden av året myldrer de ut på vegene, klare til å nyte en ny sesong. Over 99 % av dem kommer lykkelige hjem, men ikke alle!

Motorsykkeltkjøring er krevende, en liten førerfeil kan forårsake store skader. Mange av ulykkene kunne vært unngått hvis føreren hadde lært å

handle i samsvar med motorsykelens kjøreegenskaper.

En måned som forfatter

Leif Klyve har vært utlånt en måned til Norsk Motorcykel Union (NMCU). Han har vært hovedforfatter og ansvarlig for oppbygging av stoffet i boken. Ifølge Leif Klyve finnes det mye kunnskap om det trafikale hos motorsyklister, men det skorter på det kjoretekniske.

Boken er beregnet på etablerte motorsyklister, det er ingen bok for nybegynnere. MC-folket gjør mye for sin egen sikkerhet, men de har manglet et fundament av presis kjoreteknikk. Trafikklærerne har også savnet et lærerverk på området. Alle sensorer og trafikklærere i fylket har fått heftet.

Konkret og verdifullt

– Jeg føler at vi med dette arbeidet har fått til noe konkret og veldig verdifullt tiltak etter «Vestfold-rapporten», som analyserte mc-ulykkene 1998–99, sier Leif Klyve. Den konkluderte med mangel på førerkompetanse, noe som er en viktig faktor bak ulykkene og anbefalte styrking av mc-opplæringen. Dette er nå kommet med Nasjonal transportplan.

– Jeg har lært veldig mye av dette arbeidet, sier Klyve. Boka beskriver øvelse på veg og i kjøregård for å trene inn bevisst kjoreteknikk. Boka har ingen verdi hvis ikke motorsyklisten selv øver og gjør seg selv kompetent. Økt kompetanse er ikke ensbetydende med større fart, men derimot med sikrere kjøring i alle situasjoner.

Vegdirektoratet gratulerer med boka og gir sin anerkjennelse til NMCU for et meget godt gjennomført arbeid. De skriver følgende i sitt brev til NMCU: «Denne type litteratur har vært et savn i Norge. De er sikre på at boken vil være et verdifullt bidrag til å høyne kompetansenivået til dagens og fremtidens motorsyklister. Dette ser vi som et viktig bidrag i trafikksikkerhetsarbeidet generelt og i forhold til føreropplæringen spesielt.»

MC-miljøet interessert

Alle NMCUs medlemmer har fått boken tilsendt. Senior MC har kjøpt 5 000 til sine medlemmer og Harley Davidson-importøren har kjøpt 2 000.

Rassikring for 41 millioner kroner

Over 30 rasutsatte strekninger og punkter langs riksveger i Buskerud, Vestfold og Telemark skal sikres for 41 millioner kroner de neste ti årene ifølge handlingsprogrammene.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

I vår region er Telemark det store rasfylket. Hele 30 millioner kroner skal brukes der det neste tiåret, mens Buskerud og Vestfold nøyer seg med «beskjedne» seks og fem millioner kroner. Her er noen av strekningene og punktene som skal utbedres:

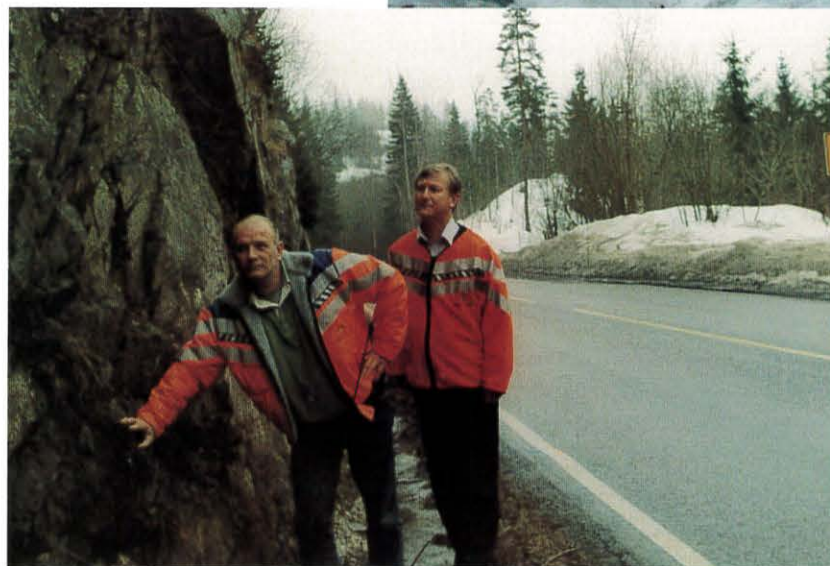
Telemark: Rv 36 Sannerholt, Rv 37 Tinnsjøvegen og Maristien, Rv 355 Fyresdal, Rv 362 Rauland-Arabygdi.

Vestfold: Rv 315 Holmestrand-Botneveien og Botneveien-Bilet, Rv 310 Skånepukkverk og Kottrudhellinga, Rv 306 Verplia, Rv 40 Rienlia

Buskerud: Rv 7 i Hallingdal (Lindeli-Stordalen, Stavn, Liudden bru), E 16 i Hole og Ringerike (Nes, Sundvollen, Bergsund, Engerodden), Rv 285 Sylling-Skaret (Tøverud og Nordlandsdalen, Rv 287 i Sigdal/Modum (Blåfarveværket og Sole)

– Strekningen på Rv 285 mellom Sylling og Skaret har vært et kjent rasområde lenge, men det er heldigvis lenge mellom de store og farlige rasene, forteller faggrupeleder veg ved Drammen trafikkstasjon, Odd Grette. Ringeriksvegen mellom Syl-

ling og Hole snor seg oppover langs en åsside med mye løst og oppsprukket fjell. Det går stadig større og mindre steinras langs vegen, men heldigvis svært sjelden så store at alvorlige situasjoner oppstår, forteller Grette. I våte perioder både høst og vår samt i



teløsningen og snømeltingen raser det stadig ut småstein og større blokker.

Avdelingsingeniør Dag Pedersen i produksjonsavdelingen forteller at det er hyppige inspeksjoner på Rv 285 i de aktuelle områdene hver høst og vår. Grøftingen langs



Ingeniørgeolog Terje Kirkeby studerer en rasfarlig skråning langs Rv 285 i Lier og Hole.

Odd Grette (t.h.) og Dag Pedersen ved Drammen trafikkstasjon inspiserer rasfarlige områder på Rv 285 mellom Sylling og Skaret.

de aktuelle rasstrekningene på vegen er laget spesielt med tanke på å kunne fange opp de fleste av de mindre steinrasene, men av og til skjer det selvsagt at stein og steinblokker raser ned på eller endog over vegen. Til rasutbedringer langs Rv 285 i områ-

dene Tøverud og Nordlandsdalen er det satt av 500 000 kroner. Utbedringene her er tenkt utført i perioden 2002-2005.



«Trailere i sjøgang over bølgende spor, vegkanter som siger ut i åkerens jord, det er'ke bra, nå må vi ta et or'ntlig skippertak, men da må vi ha noen millioner til fra pengesekken, ellers går det rett i grøfta uten pardong. Hvis vi ikke starter jobben nå på flekken, har vi bare traktorveger neste sesong»

(Tekst fra Vegvesen-revyen 2000. Foto: Jens K. Lofthaug)

Oppgradering – men ikke for alle penga...

TEKST OG FOTO:
MARIT HÅVERSTAD

«Telemark har landets dårligste veger». Påstanden høres titt og ofte, både fra transportnæringen og fra vegtrafikanter ellers.

Det er lett å avfeie klagene med at «slik er det overalt her i landet». Vi har sett en del forsøk på slike unnamanøvrer når det har stormet på det verste fra vegbrukerne. Men i Telemark vet vi at påstandene ikke er tatt ut av lufta. Jevnhetsmåliger på riksveger viser at IRI-verdien for Telemarks-vegene i 2000 var på 5,7. Ingen andre fylker lå høyere enn 4,5, og landsgjennomsnittet lå i underkant av 4,0.

De tørre fakta har nådd helt inn i Stortingsmelding nr. 46 om Nasjonal transportplan. I kapittelet om investeringer innenfor fylkesfordelt ramme finner vi denne eller en liknende formulering under

en rekke av fylkene: «I planperioden prioriteres mindre investeringstiltak (...) høyt, særlig trafikksikkerhetstiltak». For Telemark, som eneste fylke, er formuleringen grunnlagt og utdypet: «Riksvegnettet i Telemark har til dels dårlig dekkestandard og bæreevne. Det legges derfor opp til en sterk satsing på mindre utbedringer og forsterkning av eksisterende vegnett i planperioden». Deretter fastslås det pliktskyldigst at også trafikksikkerhet og gang- og sykkelveger skal prioriteres.

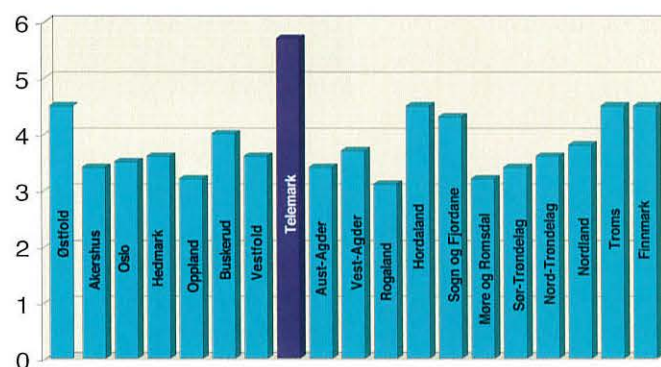
Det er lenge siden Vegvesenet i Telemark slo alarm om at situasjonen var kritisk. Oppgradering av eksisterende vegnett ble i 2000 organisert som eget prosjekt. Målet er å få vridd mest mulig midler over mot forsterkning og utbedring.

Vegsjefens forslag til bruk av investeringsrammene i handlingsprogrammet er nå ute til politisk behandling. At det

satses sterkt på mindre utbedringer, er åpenbart: Mens det til strekningsvise investeringer er foreslått 183 millioner kroner, vil vegsjefen bruke over det dobbelte til mindre utbedringer i første fireårsperiode. Klare føringer om satsing på trafikksikkerhet kan imidlertid ikke ignoreres, ei heller omgivelsenes krav om gang- og sykkelveger. Det er videre et stadig sterkere press for å satse på ras- og tunnelsikring. Summa summarum: Oppgradering står igjen med cirka 120

millioner kroner. I tiårsperioden 2002–2011 har vi håp om å investere 300 millioner kroner – da er gevinster fra effektiviseringsprosjektet tatt med.

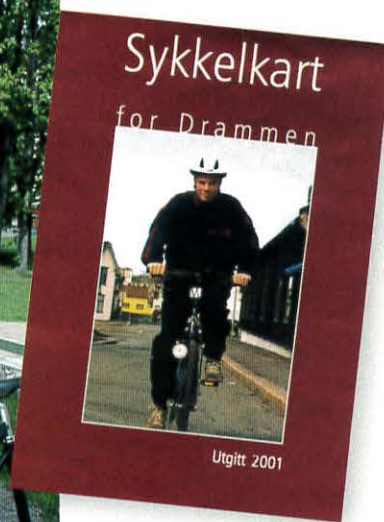
Mens graset gror, dør kua, sier et gammelt ordtak. Beregninger viser at det trengs 600 millioner kr for å få Telemarks riksvegnett opp på vedlikeholdsstandard. Vi tipper at ei og annen ku går på sulteforing også i en del andre fylker. Forskjellen er at i Telemark vil en større del av bukskapen dø fortere.



Telemark skiller seg klart ut på IRI-oversikten for 2000 (IRI = International Roughness Index – et uttrykk for jevnhet).



Vil lokke drammenserne opp på sykkelen



Disse presenterte Drammens nye sykkelkart: F.v. ordfører Lise Christoffersen, Sissel Jenseth (SLF), BLID-prosjektleder Tom Hedalen, vegsjef Eva Solvi og Petter Øijord (Miljøheimevernet).

Ut av bilen! Opp på sykkelen! Det er Drammensprosjektet Sykkel i BLIDs budskap til innbyggerne. Sykkel i BLID er en avlegger av kommunens Bedre Luft i Drammen (BLID)-prosjekt – i samarbeid med en rekke andre aktører.

TEKST: INGER LISE SAGMO
FOTO: KJELL WOLD

Produksjon av sykkelkart, utdeling av sykkelhåndboken TRÅKK til alle femteklasinger og deres familier, spesielt mobiliserings«trøkk» i to bydeler og opplegg for bedriftssykkelturer er blant de mange tiltakene som gjennomføres. Både fylkeskommunen, Vegvesenet, Syklistenes landsforbund (SLF) og

Miljøheimevernet er med i prosjektet.

Dobling innen to år

– Hensikten med Sykkel i BLID er først og fremst å bidra til en reduksjon i utslipp av miljøskadelige stoffer. Samtidig er prosjektet knyttet til helse ved sykling som trimtiltak, samt at vi kobler det til et «opplev byen»-budskap, sier prosjektleder i BLID, Tom Hedalen.

Målet er å doble andelen sykkeltrafikk i Drammen innen 2003. Tallene for nå-situasjonen er fra reisevaneundersøkelser utført i 1998 og 2000. – En ulempe ved disse er at de er utført på tider av året hvor det er liten sykkeltrafikk, men vi antar at sykkel utgjør fire-fem prosent av trafikkarbeidet i

dag, sier Tom Hedalen og antyder at om et par års tid burde det være mulig å få denne opp i rundt ti prosent. For å sikre et bedre grunnlagsmateriale skal kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen i år utføre en reisevaneundersøkelse spesielt rettet mot sykkeltrafikk.

Sykkelkart i mai

Et av de viktigste tiltakene i år er utarbeidelsen av sykkelkartet for Drammen, som ble presentert i slutten av mai. Kartet er gratis og ble sendt til alle husstander i Drammen, og er ellers tilgjengelig for alle som sykler i eller gjennom byen.

Kartet skal bidra til å lokke drammenserne opp på sykkelen – enten de er på veg til jobb og skole eller rett og slett på tur. På kartet er det skilt mellom strekninger hvor det er lagt spesielt til rette for sykling med gang- og sykkelveg og sykkelfelt, turveger og øvrige strekninger hvor sykling

må skje sammen med biltrafikken. De skilte hovedrutene gjennom Drammen er naturligvis også markert.

På kartet er det for øvrig tatt med en del informasjon om trafikkregler, en beskrivelse av en museumssykkeltur og en oversikt over hvor bysyklene i Drammen er plassert.



Frederik Lindaas (t.v.) og Helene Fredheim i klasse 5 A ved Åssiden skole fikk i likhet med alle femteklasinger i Drammen utdelt sykkelhåndboka TRÅKK i mai. Bak (t.h.) Gry Mile Jacobsen fra Miljøheimevernet, og Elin Børrud, Statens vegvesen.

Mer om Sykkel i BLID kan du lese på www.drammen.kommune.no
Sykkel og trafikksikkerhet kan du lese om på www.vegvesen.no/sykkel



Hvem reiser hvor – med hva og hvorfor?

Denne våren kartlegges 9000 vestfoldingers reisevaner. Hensikten er å få kunnskap om hvilke reiser som gjennomføres, hvor de starter og slutter og hvilket transportmiddel som brukes. Bak undersøkelsen står blant annet Statens vegvesen, Jernbaneverket og Vestfold fylkeskommune.

TEKST OG FOTO:
ANNE METTE STORVIK

Tilfeldig utvalgte personer blir intervjuet om reisene de foretok dagen før, for eksem-

pel fra de stod opp, dro til jobb og til de kom hjem fra kinoforestillingen. Undersøkelsen foregår i perioden februar til juni 2001, gjennomføres av Opinion AS og koster rundt 1,5 millioner kr. Det er første gang en slik undersøkelse blir gjennomført i Vestfold.

Tidspunktet er bra, fordi det også gjennomføres en nasjonal reisevaneundersøkelse og folke- og bolig telling i år. Disse undersøkelsene vil supplere hverandre.

– Undersøkelsen gir en god totaloversikt og bedre forståelse for situasjonen i dag og gir bedre grunnlag for plan-

legging framover, forteller prosjektansvarlig Tor Atle Odberg på seksjon for overordnet planlegging og trafiksikkerhet.

Nytte av dataene

Vi får en bedre oversikt over transportsystemet med blant annet:

- geografisk reise mønster (Hvor reiser folk?)
- reise midde lfordeling (Hva reiser de med?)
- reise hensikter (Hvorfor reiser de?)

Vi får et bedre grunnlag for neste revisjon av Nasjonal

transportplan og grunnlag for kvalitetssikring av transportmodeller.

I tillegg gir undersøkelsen et godt grunnlag for å vurdere mulighetene for å få folk til å bruke sykkel, buss eller tog i stedet for bil.

– Vi er flinke til å telle hvor mange biler som kjører på vegene, men vi vet mindre om hvor de kommer fra og hvor de skal. Dette vil vi få vite gjennom reisevaneundersøkelsen, sier en entusiastisk Odberg.

Ny Svelvikvei gir ikke ønsket effekt

Planen om ny Svelvikvei fra kommunegrensen (Tørkop) til E 18 i Kobbervikdalen gir ikke ønsket effekt om reduserte trafikk- og miljølemper i området Tangen-Glassverket. Det viser en konsekvensanalyse og diplomoppgave en NTNU-student har utført.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

Hovedoppgaven fra 1999 har følgende krystallklare konklusjon: Den vedtatte løsningen i kommunedelplanen fra 1980-tallet oppfyller ikke kravene om hensikten med vegpakkeprosjektet. Det er trolig fokusert for mye på at trafikkproblemene langs dagens Svelvikvei (Rv 319) skapes på grunn av gjennomgangstrafikk fra Svelvik. Diplomoppgaven viser et helt annet bilde av trafikksituasjonen.

Mens årsdøgntrafikken i Tangen-området vest for hovedvegen til Åskollen ligger på om lag 11.500–12.000 biler, er trafikken på kommunegrensen mot Svelvik ved Tørkop under 4000 biler i døgnet. Det betyr at to tredjedeler av

biltrafikken forbi Slipen er drammen skapt og ikke gjennomgangstrafikk fra Svelvik.

– Hovedkonklusjonen min er derfor, at en bør søke helt andre løsninger som er mer samfunnsøkonomisk lønnsomme enn den planlagte traseen fra Tørkop om Knive til Eik og Kobbervikdalen, heter det i sammendraget fra diplomoppgaven.

I tillegg til nevnte trasé fra 80-tallet, en helt ny veg fra Tørkop til Kobbervikdalen, har diplomstudenten også undersøkt et kortere alternativ som begynner ved Gårdbo midtveis mellom Tørkop og Solumstrand og går opp i åsen over Knive til Eik. Heller ikke dette alternativet har stor samfunnsøkonomisk nytte. Ver-



en den nye eller gamle traseen fanger nemlig opp hoveddelen av befolkningen på Åskollen, Glassverket og i Tangenområdet. De vil trolig fortsatt bruke det gamle vegenettet inn til byen. Ny Svelvikvei vil for de aller fleste bilistene i nevnte området fortsatt bli oppfattet som en omvei.

Konklusjonen i oppgaven er altså at det bare er befolkningen mellom Tørkop og Solumstrand som vil få en stor miljømessig gevinst men ny Svelvikvei i «gammel

drakt». En kombinasjon av denne traseen, sammen med planlagt storstilt boligbygging i områdene Tangen/Merket/Glassverket, vil trolig gjøre at trafikken forbi Tangen nesten vil være den samme om 10–15 år som i dag – selv med ny Svelvikvei fra Tørkop til Kobbervikdalen. Uansett endelig valg av ny Svelvikvei mener NTNU-studenten at en kraftig opprusting av dagens Rv 319 innenfor Drammen vil være et betydelig og viktig nærmiljøtiltak.

Tøffe tak i drivis

Arbeidsbrakka ble fortøyd da vannet begynte å stige. Etter hvert ble det klart at den likevel stod i fare for å seile sin veg. Her er brakka med beboerne Runolv Leiseth og Rikard Versto på veg opp fra dypet ved hjelp av en shovel.



Endelig i havn etter en hard tørn i drivis og strøm: Flåten er fortøyd ved elvebredden.

TEKST: MARIT HÅVERSTAD
FOTO: KJELL HALVORSEN

Tre mann fra Telemark har i et par seinvintermåneders fristet en hustrig tilværelse hos naboen. Kjell Halvorsen, Runolv Leiseth og Rikard Versto har nemlig drevet grunnboring i forbindelse med funda-

ment til ny bru på E18 ved Bommestad i Vestfold.

Vinteren er neppe den gunstigste årstid for grunnboring til vanns, i alle fall om man tenker effektivitet. Å arbeide fra en flåte midt i Lågen er heller ikke spesielt komfortabelt, selv under normale forhold. Når snøsmeltinga begynner og vannet stiger,

Etterlengtet gang- og sykkelveg i S

24. april startet Statens vegvesen Vestfold byggingen av 3300 meter gang- og sykkelveg i Stokke. Totalkostnaden er beregnet til 21 millioner kr. Dette er et spesielt anlegg på flere måter.

TEKST OG FOTO:
ANNE METTE STORVIK

Gang- og sykkelvegene ble planlagt som to separate anlegg og gjennomføres derfor på samme måte. Den første delen går fra Hvålsåsen til Stokke sentrum.

Denne delen blir antakelig helt ferdig i løpet av 2001, og det er Odd Eriksen som er anleggsleder.

Det andre anlegget er gang- og sykkelveg fra Stokke sentrum til Melsom-

vik, hvor Kai Olav Larsen er anleggsleder.

– Vegen blir såpass ferdig i 2001 at den kan benyttes av syklende og gående. Helt ferdig blir den imidlertid ikke før på forsommeren 2002, forteller Lasse Søndbø, som er byggeleder for begge anleggene.

Verneverdig område

Gang- og sykkelvegen går gjennom et verneverdig område ved Stokke kirke, så her har både Fylkesmannens miljøvernnavdeling, Kirken og

kommunen vært koblet inn.

– Det er så trangt her at vi må sprengre oss helt inn til muren ved kirken. For å unngå at muren raser ut, skal det bores loddrette hull innerst med cirka 12 cm mellomrom. Vi skal også bygge gang- og sykkelveg ved siden av kirkegården. I dag går barna gjennom kirkegården for å komme til Bokemoa skole, noe som kan virke forstyrrende ved bisetelser, forteller Lasse Søndbø.

Kabel-spaghetti

I og med at det skal legges kabel for belysning, benytter flere andre instanser anledningen til å legge sine. Kom-

munen skal ha bredbånd og det skal legges høyspent, lavspent, tele- og tv-kabel.

Mobilt pukkverk sparer penger

Vegvesenet rigger opp et mobilt pukkverk for anleggene.





Brobyggerne

– Trivelig å jobbe utendørs året rundt, sier brukvartetten på spesialproduksjon i Statens vegvesen Buskerud, f.v. Terje Gudbrandsen, Martin Bjørkeseth, Rune Høgseth og Jon Grinde.

Brugjengen fra spesialproduksjon i Statens vegvesen Buskerud bygger underganger på ny E 134 mellom Hegstad og Damåsen i Øvre Eiker.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

– Vi er snart de eneste i etaten som fortsatt blir møkkete på fingra, fleiper oppsynsmann og driftsleder for ti grepa mannfolk i skogene ved Darbu, Nils Bergerud. Men han blir fort alvorlig når han tar opp rekrutteringsproblemet de sliter med. – Vi har ikke hatt en læregutt de siste halvannet årene. Da jeg ble læregutt for 20 år siden var den lange listen for å komme inn i et populært yrke. Det var stas å jobbe utendørs året rundt. Det var de tøffe guttas tumleplass.

Da Nils Bergerud startet i anleggsbransjen på 70-tallet var det status og en godt betalt jobb.

– Vi tjente omtrent 50 % mer enn en vanlig industriarbeider. I dag tjener vi mindre. Der trykker nok skoen mest i dag. På dagens E 134-prosjekt, som skal forkorte og forbedre hovedvegen mellom Hokksund og Kongsberg, har spesialproduksjon fra fire til ti mann i arbeid. Bruk og vedlikeholdsjobben er på syv millioner kroner og går over halvannet år.



Kulverter som dette skal det bygges en del av på ny E 134 i Øvre Eiker.

– En kjempetrivelig jobb med masser av frisk luft og reale arbeidsforhold, smilte kvartetten Jon Grinde, Rune Høgseth, Terje Gudbrandsen og Martin Bjørkeseth om kapp til fotografen da Gatelangs avla brugjengen et besøk sist i april.

blir det i tillegg ganske risikabelt. Selv om sikringsutstyret er prima, føler man seg ikke helt vel når man er omgitt av drivis som må holdes under oppsikt hele tida. Ved endt jobb hadde flåten tydelige spor etter ublide møter med is, blant annet var rekkverket på den ene sida brukket i stykker cirka halvannen meter over vannflata.

De tre «fløterne» er glad jobben er ferdig. De siste dagene før landsetting av flåten måtte de stadig holde øye med en enorm ismasse oppstrøms som var i ferd med å løsne og komme i drift. Til alt hell slapp de den opplevelsen.

ke

– Vi blir selvforsynt, slipper å betale for å bli kvitt massene, sparer utgifter til transport og får et massedeponi. Dessuten opparbeider vi mer dyrkbar mark, vi skal nemlig skyte bort en fjellknaus på rundt 1000 m², forteller Kai Olav Larsen. Anleggslederne roser for øvrig Stokke kommune og de mange berørte grunneierne for godt samarbeid.



Lasse Sondbø (t.v.) og Odd Eriksen ved stedet hvor det skal sprenges tett inntil muren.



▲ Seierskyss! Paul André Lefranc og vinnerbilen «Alkoholsen Banden».

Fornøyd jury og glade vinnere fra Lier videregående skole: F.v. Anne Marit Jordheim (Trygg Trafikk), Magnus Nilsen (Statens vegvesen), Anders Rudlang, Paul André Lefranc, Henrik Tandberg, Marius Hempel, Kjetil Olsen, Andreas Hægstad (foran) og Torbjørn Pettersen (politiet).

Russetreff på trafikkstasjonen

Dressene er påfallende rene og pene. Dunkemusikken fra høyttalere lyder forsiktig. Og ungdommene? Jo, de er opptatt av sikkerhet i bil og førstehjelp!

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

For all del, det forandret seg nok etter hvert. Det var sist i april, og russetiden hadde så vidt startet. Da var det også tid for den årlige sikkerhetsvurderingen av russebiler på Drammen trafikkstasjon, der Statens vegvesen lokket med premier på 1000, 2000 og 3000 kroner.

Plusspoeng for sikkerhet

– I år møtte rundt 30 biler opp, og det synes vi er bra, sier faggrupeleder Erland Weberg.

– For å delta i konkurransen stiller vi krav om at bilene

må være teknisk godkjente på forhånd. Politi og Vegvesen vurderer bilenes sikkerhet ved at det deles ut plusspoeng for nødvendige og eventuelle ekstra sikkerhetsinnretninger, og minuspoeng for blant annet ulovlig montert utstyr, forklarer han.

– Vinnerbilen fra Lier videregående skole var et godt eksempel på hvordan en russebil kan innredes. Alle setene var fastmontert slik de bør, alle hadde sikkerhetsseleler og nakkestøtter, førstehjelpsutstyr, brannslukningsapparat og nødhammer var på plass. I tillegg var en del kledninger innvendig godt polstret, noe som selvfølgelig er en stor fordel ved et even-

tuelt uhell, presiserer Erland Weberg.

Arrangementet er en del av *Russ, rus og trafikk* – et samarbeidsprosjekt mellom Politiet, Trygg Trafikk, helsesøstrene, forsikringsbransjen og Statens vegvesen.

Starter på høsten

Hver høst i mange år har representanter fra Vegvesenet og forsikringsbransjen vært på klassebesøk for å informere om sine fagområder.

– Hensikten er å lede de som har tenkt å skaffe seg russebil inn på riktig spor, forteller Magnus Nilsen.

– Vi gir klar beskjed om hva vi godtar og ikke godtar. Når de tidlig vet hva de har å forholde seg til når det gjelder bilenes tekniske stand og innredning, slipper vi situasjoner der de møter opp på trafikk-

stasjonen med biler de har lagt ned masse arbeid i – og så kan vi ikke godkjenne den. Vi ønsker ikke å ødelegge russetida – bare gi råd.

Selv om årets arrangement gikk fint, mener både Erland Weberg og Magnus Nilsen at opplegget har forbedringspotensial. – Neste år bør vi få til et tettere samarbeid med Norges Automobilforbund. Per i dag er ikke deres og vår innsats overfor russeren samkjørt, men det burde vi få til.



Yessss! Marius Hempel og Kjetil Olsen fra Lier videregående jubler for «Alkoholsen Banden»s topplassering og 3000 kr i premie.

Bilfører 65+

Frihet, glede og sikkerhet



(Foto: Vidar Askland)

Nasjonalt ressurs- og kompetansesenter

– Det har vært en aktiv periode, sier senterleder Klaus Ottersen. Vestfold fikk ansvar for eldre bilførere og senteret har vært i drift i snart to år. Hovedoppgaven er å tilrettelegge for opplærings- og informasjonstiltak for eldre bilførere.

TEKST: JORUN SÆTRE

Senteret, som består av Klaus Ottersen, Marit Wroldsen Dahl og Sture Thomassen fra trafikkavdelingen og Jorun Sætre på info, har lært mye om aldring, helse og bilkjøring. Vi balanserer hensynet til å opprettholde den daglige kjøreturen så lenge som mulig med den viktige avgjørelsen som vil sette en stopper for videre kjøring. For eldre mennesker som er vant til å kjøre, er bilen ensbetydende med livskvalitet. For mange eldre kan resultatet bli isolasjon og passivitet når bilkjøringen opphører. Senteret retter innsatsen mot opplæring, helse og kommunikasjon. Dagens ordning, der legen alene tar avgjørelsen, er ikke god nok. Etatens vurderingsprøver av eldre bilførere trenger en justering.

Kommunikasjon

Kommunikasjon er viktig, og programmet Bilfører 65+ er sendt alle samarbeidspartnere og fylkeskontakter. Strategien baserer seg på nettverkskommunikasjon. Våre samarbeidspartnere og fylkeskontakter er aktører i pro-

sjektet ved å videreformidle budskapet. Legen er viktig for å informere bilføreren. Alle som fyller 70 år må til lege for å få attest for fortsatt bilkjøring. Med god drahjelp er det etablert et frivillig, selvfinansierende kurstilbud, Bilfører 65+, i alle fylker. Neste år vil vi tilby kurset i kommunene. Fylkene har valgt kursarrangør og trafikklærere til undervisning. Trafikklærerne har gått spesialkurs i voksenpedagogikk og metodikk. Det er utarbeidet en veileder for gjennomføring av kurset for å kvalitetssikre det landsdekkende tilbudet. Målet er å få et antall deltakere per år som tilsvarer 20 % av de som fyller 70 år. Dette året fyller 22.000 førerkortinnehavere 70 år. Kursets mål er å redusere ulykkesrisikoen med minst 20 % samtidig med å opprettholde kjøringen når de blir eldre.

Buskerud også i gang

Mange fylker startet kurs i vinter og flere starter til høsten. Buskerud hadde sitt oppstartsmøte 3. april. Kontaktperson, Elisabeth Suzen på trafikkavdelingen, samlet aktuelle

aktører til et informasjonsmøte med fylkeslegen, Folkeuniversitetet, trafikkskoler, trafikkstasjoner og eldrerepresentanter. Nasjonalt ressurs- og kompetansesenter presenterte prosjektet og ga råd om kursets innhold og opplegg. I Buskerud skal Folkeuniversitetet være kursarrangør, og kjørelærere har tatt kurs i voksenpedagogikk.

Vestfold-kurs – en suksess

Ifølge kursarrangøren, Folkeuniversitetet, er kursene i Vestfold blitt en stor suksess. Det har i vinter vært lange ventelister på kursene i Tønsberg. – Vi så annonsen i avisa og meldte oss på begge to, sier Kari og Sven Hallan til Gatelangs. Vi forsøker å kjøre riktig, og det blir mange livlige diskusjoner i bilen når vi er

ute og kjører. Men litt påfyll av trafikkregler trenger vi helt sikkert. Ifølge Sven Hallan var det egentlig kona som foreslo å ta kurset Bilfører 65+.

Ekteparet Hallan er ressurssterke og aktive pensjonister. Bevisstheten på egen helse og aldring er nok litt over gjennomsnittet for gruppen. Paret kjører ofte til Asker for å besøke familie. Når det gjelder kjøring på motorveg og i rundkjøringer, føler de seg ganske sikre. Men de føler allikevel at de trenger litt påfyll av trafikkregler. De ønsker å føle seg tryggere når de ferdes, enten på motorveg, i rundkjøring eller midt i byen. – Dette kurset kommer vi til å anbefale til alle våre venner, forteller et meget fornøyd ektepar.

– Dette kurset kommer vi til å anbefale til alle våre venner, sier et fornøyd ektepar Kari og Sven Hallan. De meldte seg på kurset Bilfører 65+ for å få litt påfyll av trafikkregler og bli tryggere i trafikken. (Foto: Jorun Sætre).





Utbyggingsavdelingen i Statens vegvesen Buskerud har de siste årene gjennomført prosjekter der miljø mer enn tidligere har vært en viktig betingelse i vegplanleggingen, såkalte verdi- og sårbarhetsanalyser. Målet er å tilpasse vegen til omgivelsene på en best mulig måte.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

Faggruppe miljø foran en av Drammens kulturperler, Smithestrøm gård fra 1795. F.v. Anne Byrkjeland, Per Olsson, Kjersti Nummedal, Ingerid Sinding Larsen, Ingerlise Amundsen, Ingvill Hoftun og Bård Bredesen (foran).

Miljø viktigere i vegplanlegging

Verdi- og sårbarhetsanalyser er en metode for registrering og analyse som faggruppe miljø ved vegkontoret i Buskerud har utviklet. Analysene gjøres for vegprosjekter på kommuneplannivå og utføres før arbeidet med veglinjene startes og brukes i hele den videre prosessen. Når prosjektene kommer til regulerings- og byggeplannivå bli analysene supplert med mer detaljerte registreringer.

Det første prosjektet som ble planlagt med denne metoden var E 16 Rørvik-Vik i Hole. Senere er de brukt på Rv 23 Linnes-Dagslet i Lier/Røyken og Konnerudnedføringen i Drammen.

– Analysene gjøres for alle fagtemaer som ikke kan prissettes og som er relevante for prosjektet. Vanligvis utreder vi disse temaene: Nærmiljø, friluftsliv, naturmiljø, kulturminner/kulturmiljø, landskapsbilde, landbruk, geo- og vannressurser og lokalt utbyggingsmønster, forteller leder for faggruppe miljø, landskapsarkitekt Ingerlise Amundsen.

Arbeidet starter med å avgrense det geografiske området vegen kan legges i. Deretter kartlegges alle kvalitetene innenfor dette området. Hvert fagtema kartlegges for seg. Eksempelvis for temaet naturmiljø registreres først en-

keltelementer og områder. Det kan være ulike plantetyper, biotoper og dyreliv. Deretter vurderes hvor verdifulle de ulike enkeltelementene og områdene er og hvor sårbare de er for å få en veg i nærheten eller gjennom området. For temaet kulturminner kan sårbarhetsanalysen for eksempel være en vurdering av hvor stor avstand det må være mellom vegen og en verneverdig bygning, gårds-tun eller bru for at byggverkene ikke forringes.

I analysearbeidet lages det kart for hvert tema, som viser hvor de viktige verdiene ligger og hvor sårbare de er for en ny veg. Kartene brukes så

til å finne den beste veglinjen i forhold til hvert fagtema. I tillegg lages et fremkommelighetsalternativ. Alternativene brukes til å få fram et begrenset antall alternativ som er gode for de fleste temaene. Målet er at alle temaene skal ha minst et godt alternativ. – På den måten får vi fram de best mulige alternativene og gir politikerne et godt grunnlag for å velge vegtrasé. Vi unngår de meste alvorlige konsekvensene vegen kan medføre. Til slutt bruker vi verdi- og sårbarhetsanalysen til å angi og beskrive konsekvensene av de ulike alternativene, forteller Ingerlise Amundsen.

Ser på virkninger av Oslofjordforbindelsen

TEKST OG FOTO: INGER LISE SAGMO

I slutten av mai ble det gjennomført en kartlegging av folks reisevaner gjennom Oslofjordtunnelen.

I løpet av fire dager ble bortimot 1200 personer intervjuet om hvor de kom fra og skulle til, hvorfor de hadde valgt å kjøre Oslofjordforbindelsen, hvor ofte de velger denne vegen, om de hadde vurdert andre alternativer og hva slags formål reisen hadde.

– Så godt som alle vi pratet med var positive eller nøytrale i forhold til både undersøkelsen og den nye vegen, forteller senioringeniør Arne Gunnar Sem. I månedsskiftet

juni/juli skal en tilsvarende undersøkelse gjøres igjen på samme sted, nemlig bomstasjonen på Måna.

– Dette gjør vi for å få med oss sommer- og ferietrafikken, forklarer han.

Det er Transportøkonomisk institutt som på vegne av vegkontorene og fylkeskommunene i Akershus og Buskerud er i gang med en undersøkelse av både trafikale og regionale virkninger av Oslofjordforbindelsen som

åpnet for snart ett år siden. Trafikale virkninger dreier seg i hovedsak om endringer i trafikkfordelingen i området, samt hva slags trafikk som går gjennom tunnelen, det vil si om det dreier seg næringstrafikk eller om trafikantene skal til/fra jobb eller på besøk. Regionale virkninger omfatter blant annet nærings- og boligutvikling – altså hvor bedrifter etablerer seg og om det etableres nye boligområder og om boligprisene endres merkbart.

Når undersøkelsen er gjennomført blir det interessant blant annet å sammenligne resultatene med kart-



Gunnar Fagerli fra Kolbotn svarte villig på Gry Larsens spørsmål om kjørevaner i Oslofjordtunnelen.

legginger som ble gjort tidlig på 90-tallet. Disse var del av grunnlaget for trafikkprognosene som ble utarbeidet for Oslofjordforbindelsen. På den annen side vil resultatene kunne fungere som referansemålinger for senere å kunne se hvilke virkninger forbindelsen får på lang sikt.

Raskest under fjorden

TEKST: KJELL WOLD

Oslofjordtunnelen er den raskeste vegen mellom Drammen og Østfold. Det kan vi slå fast med temmelig stor sikkerhet etter å ha prøvekjørt de tre alternative strekningene mellom øst- og vestsiden av Oslofjorden, rundt (om Oslo), under (via Rv 23) og over (med fergen Horten-Moss).

Etter åpningen av Oslofjordforbindelsen i fjor sommer ble det en viss diskusjon og opphisselse i diverse medier om hva som var den korteste og raskeste veien mellom Drammensområdet og Østfold.

Vi prøvekjørte alle tre strekninger to dager i mars i år med samme start- og målpunkt, Buskerud vegkontor, Strømsø torg.

Dag 1: med bil om morgenen fra Drammen/Buskerud vegkontor til Østfold vegkontor i Moss via Oslofjordtunnelen. Tilbaketuren samme ettermiddag gikk fra Moss med fergen til Horten og retur til Drammen via E 18.

Dag 2: med bil fra Drammen/Buskerud vegkontor via Oslofjordtunnelen til Sarpsborg nord. Samme

ettermiddag fra Sarpsborg nord og retur til Drammen via Oslo. Begge dager skjedde returen på tidlig ettermiddag, dag 1 beregnet vi ingen ventetid på fergen fra Moss. Retur dag 2 fra Sarpsborg startet ved 14.00-tiden, gjennom Oslo sentrum (E 18) kjørte vi ved 15.00-tiden med middels tett ettermiddagstrafikk, men helt uten forsinkelser. Her er resultatene:

DAG	REISERUTE	VIA	AVREISE	ANKOMST	REISETID	REISELENGDE	AVGIFTER
27/3	Drammen–Moss	Oslofjorden	08.35	09.40	65 min.	78,5 km	bom: 50kr.
	Moss–Dammen	ferge-Horten	15.45	17.08	83 min.	53 km	båt: 68 kr.*
28/3	Drammen–Sarpsborg	Oslofjorden	07.19	08.43	84 min.	107 km	bom: 50kr.
	Sarpsborg–Drammen	Oslo	14.05	16.50	105 min.	131,5 km	2xbom 28kr.

* Ruten Moss – Horten – Drammen, reisetid med båten 35 min. iberegnet total reisetid, men reiseavstand Moss – Horten ikke medregnet.

Trangbudd på høgfjellet

TEKST: MARIT HÅVERSTAD
 FOTO: ERLEND SMEDSHAUG

Eit av dei høgt prioriterte objekta i Telemarks bidrag til Nasjonal verneplan er vegmiljøet i området Vågslid/Haukelifjell. Her er det mellom anna godt bevarte rester av den første kjørevegen over fjellet. Den ble bygd i 1870- og 80-åra, og ein del parti er restaurerte dei siste åra. Som ein del av dette vegmiljøet finn vi

steinbua ved Løyningsroi, som fungerte som anleggsbrakke i ein del av byggeperioden. Tolv mann heldt til her, etter at dei sjølve hadde murt opp brakka for å skaffe seg tak over hovudet.

Kravstore var dei ikkje, verken når det gjaldt plass eller komfort: Bua måler om lag 5 x 4 meter innvendig. Vel er veggene solide, ved inngangen opptil halvannen meter tjukk, men tørrmurt brotstein isolerer ikkje mykje mot kulde, og



her har det ikkje vore noka dør som kunne stengast, langt mindre nokon eldstad. Skulle dei ha varm mat, måtte dei lage han på bål ute.

Bua blei bygd opp att i 1974, og det var på høg tid, for da var taket borte og veggene samanraste. Etter restaurere-

ringa er bua likevel ikkje blitt tatt i bruk som arbeidsbrakke for vegfolk. Det er heilt andre grupper som losjerer her i dag. På bildet ser vi eit par brukar-representantar.

Halling på Rjukan-oppdrag

I forbindelse med kraftutbyggingen i Rjukan ble Krossobanen ferdigbygd i 1928. Etter krigen var vegen til toppstasjonen ved Gvepseborg vinterstengt.

TEKST: OSKAR GJESTEMOEN
 FOTO: FRA VEGVESENETS BILDESAMLING

Våren 1946 kom fresekjører Engebret Brenden fra Hallingdal til Rjukan for å frese opp vegen til Gvepseborg. En av de mange store snøfreserne som tyskerne hadde her i landet under krigen kom på

jernbanen fra Dovre til Rjukan. På belter ble den 16 tonn tunge freseren kjørt fra jernbanestasjonen og fram til nærheten av Atro der fresingen tok til. Smale og svake bruer måtte passeres, et snekkerlag fulgte med for å bygge bukker under bruene. Da fresingen var ferdig ble det bygget garasje for freseren ved Gvepseborg. Her stod freseren lagret til våren 1947 da Brenden kom tilbake for en ny tårn.

Meter for meter karver freseren seg mot målet på Gvepseborg.



Industriveg ved Berger

TEKST: KNUT VEDELD HOVDE. FOTO: LENA FAHRE

Industrivegen til Fosskleiva i Svelvik er en fortsettelse av Bryggeveien. Ved grensen til Bryggevegen er den gamle industrivegen gjort om til kjøreveg med slitedekke av grus. På sørsiden av vegen fins det ennå flere stabbesteiner, som kan være vanskelig å se fordi vegen nå ligger 1–1,5 meter høyere enn opprinnelig. Mot vest går industrivegen over elva, der brukarene av huggen stein fortsatt er bevart. I dag er det bygget ny trebru på brukarene. Vest for vegen mellom Berger industrier og Fosskleiva er det bygget murer for å hindre ras. Den registrerte vegstrekningen er totalt 375 meter. Vest for vegen ligger «Bakeribakken» som fører opp til de fredete arbeiderboligene. I dag brukes vegen som kjøre-, gang- og sykkelveg.



Hallingkastet over og ut?

Det kan se mørkt ut for årets etatsmesterskap i håndball, det tradisjonelle Hallingkastet. Vegdirektoratet som dekker reiseutgiftene til de fire etatsmesterskapene, har redusert årets tilskudd med 250 000 kroner.

TEKST: WILLY BAKKEN
FOTO: INGER LISE SAGMO

Det betyr at årets mesterskap i ski, fotball, orientering og håndball får 750.000 kroner. Behovet for reisetilskudd til årets arrangementer er nesten det dobbelte. Reduksjonen kan få dramatiske følger for årets Hallingkast. Vegdirektoratet bevilget i fjor 1 million kroner til reiseutgifter til etatsmesterskap. Da regnskapet ble gjort opp, var de totale utgiftene vel 750.000 kroner. Det beløp legges til grunn for årets tildeling. Det sentrale bedriftsidrettsrådet kalkulerer reiseutgiftene til årets fire mesterskap til 1,5 millioner kroner. Ski- og fotballmesterskapene koster opp mot 1 million kroner. Årets orienteringsmesterskap trenger vel 150.000 kroner, mens reisekostnadene til Hallingkastet stipuleres til litt over 400.000 kroner.

Under siste møte i bedriftsidrettsrådet, kom det fram at den manglende dekningen kan få konsekvenser for øvrige etatsarrangementer i år. Med andre ord: Avlysning av ett eller flere mesterskap kan bli resultatet. Siden Hallingkastet står sist på årets terminliste, er situasjonen langt fra oppmuntrende. Direktoratets begrunnelse for å redusere årets tilskudd fra 1 million

kroner til 750.000 kroner, er at de totale utgiftene til reiser de siste årene vært en god del mindre enn det som har vært bevilget. Medlemmer i bedriftsidrettsrådet vi har vært i kontakt med, er langt fra enig i vegdirektoratets vurdering. Grunnen til underforbruk de to siste årene skyldes vesentlig at både ski- og fotballmesterskap hadde mindre reiseutgifter enn planlagt.

Bedriftsidrettsrådet mener det er galt å sammenligne utgiftene i år med de to fore-



Manglende dekning av reiseutgifter kan sette en stopper for det 29. Hallingkastet. Her fra semifinalen mellom Telemark og vegdirektoratet i fjor.

gående. Et reellt bilde av behovet må ta hensyn til hvor arrangementene finner sted. Reisekostnadene varierer mye i forhold til mesterskapsstedene. Selv om årets økonomiske tilskudd er fastsatt, vil bedriftsidrettsrådet nå legge fram en revidert kostnadsramme og håper at en dialog med vegdirektoratet gir en løsning som sikrer at det 29. Hallingkastet går av stabelen som planlagt. Årets skimesterskap gikk i Tomsø. Fotballen ruller i Trondheim, mens o-

mesterskapet går i Oslo. Hallingkastet går tradisjonen tro på Gol i slutten av september(?). Det er tragisk hvis dette tradisjonsrike arrangementet ikke lenger kan gjennomføres på grunn av underforbruk av penger de to siste årene. Og det har vel heller aldri tidligere vært viktigere enn i disse dager, å styrke etatsfølelsen blant de tilsatte i Statens vegvesen, på tvers av fylkesgrenser.

Populært MC-treff

TEKST: INGER LISE SAGMO
FOTO: PER OLE WANVIK

Årets mc-arrangement på trafikkstasjonene i Buskerud ble en kjempesuksess. Rundt 350 deltakere er nesten dobbelt så mange som i fjor.

Mc-forum i Buskerud, det vil i hovedsak si politiet, Statens vegvesen, Norsk Motorcykel Union og lokale mc-klubber, sto bak

temakvelden som ble arrangert i Drammen og på Kongsberg, Ringerike og Gol. De frammøtte mc-erne fikk anledning til å trene på kjøreteknikk under kyndig veiledning, blant annet nødbremsing, bremsing i sving, kjeglekjøring og kjøring i åttetall.

– En del prøvde seg, men vi må forsøke å organisere dette enda bedre neste år for å få flere til å våge seg utpå, mener Per Ole Wanvik ved trafikksikkerhetsseksjonen.

På programmet sto også instruksjon i førstehjelp, vedlikehold og sikkerhetskontroll på sykkelen og demonstrasjon av laserpistol – alt supplert med inntak av kaffe og vaffer i maisola.



Stort oppmøte på mc-temakvelden i mai. Her fra arrangementet på Drammen trafikkstasjon.

Tore på sporet

Produksjonssjef Tore Braaten i Statens vegvesen Buskerud har vært lenger hekta på tog og jernbane enn på veger og biler. Beviset fins i et digert kjellerrom hjemme i Sjøstad.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

Her har han de siste årene bygget opp en gigantisk modelljernbane med rundt hundre meter jernbanespor, 12 lokomotiver og 65 vogner etter forbilde av tysk, sveitsisk, svensk og norsk jernbanemateriell. Banenettet i to plan inneholder 4,5 meter tunneler, lokomotivstall, to store bruer, banegård med syv spor, tre stasjoner, fullt utbygd kjøreledning for elektriske lokomotiver, to stillverk, tankanlegg for diesel, 18 signaler og 28 penser. Alt styres enten manuelt fra et stillverk eller automatisk fra PCen. Et ferdig

dataprogram kan holde fire tog i gang samtidig uten fare for små Åsta-ulykker.

– Noen små avsporinger forekommer en sjelden gang, men elektronikken sørger for at Jernbanetilsynet har lite å gjøre i min kjeller, flirer togfantasten og ikler seg stasjonsmesterlue og konduktørføyte for fotografen. I toglandskapet bygger modellbyggeren fra Lier også opp en liten by med vel 40 hus og en kirke, som kimer i klokker hver gang «Sørlandsekspressen» passerer. Husene har innvendig belysning, stasjoner og banegårder er opplyst fra små belysningsmaster. Byen har selvsagt veger med



Tore Braaten, produksjonssjef hekta på jernbane

Drama i dypet

TEKST: BENTE TOVIK,

FOTO: INGVAR TYSSEKVM

Tidlig i mai utspant det seg et nervepirrende drama i en 180 meter dyp luftesjakt i Bragernesåsen i Drammen. Tre vegvesentilsatte firte seg ned med tau for å inspisere lekkasjer, da de ble hengende bom fast i over seks timer.

Fra Spiraltoppen firte de seg ned med profesjonelt klatreutstyr. Om lag 90 meter nede i sjakta begynte tauene deres å tvinne seg sammen under dem slik at de verken kom opp eller ned. Brannvesenet ble bedt om assistanse og på kort tid var både brannvesen, politi og et stor pressekorps på plass ved Øvre Skanse, der luftetårnet over

Bragernestunnelen skal bygges. Etter flere redningsforsøk ble tre kalde og glade gutter firt ned til bunnen av sjakta med ren muskelkraft. De uheldige klatrerne måtte til sykehus for sjekk og oppvarming. Heldigvis fikk ingen men etter strabasene.

– Vi var aldri redde, sa kontrollingenør Ingvar Tyssekvam, som med sitt digitale kamera fikk nærbilder fra klatreturen. Geolog Terje Kirkeby ble overrasket over tiden. – Den mistet vi litt føling med da vi hang der nede, vi var overrasket da vi kom ned og fikk vite at det alt var kveld, sier han. Tredjemann Finn Frestad, med 30 års klatreerfaring, roser sine to kolleger for rolig opptreden. – Vi stolte 100 %



Selvportrett! Ingvar Tyssekvam etter cirka fem timer i løse luften.

på klatreutstyret som vi har lånt av «pavelaget» fra Vestfold. Det er godkjent av Direktoratet for arbeidstilsynet. Tauene tvinnet seg sammen fordi sjakta på bare fire meters omkrets er litt for liten til tre klatrere samtidig, sier Frestad.

biler og busser – og «gult» utstyr for drift- og vedlikehold av vegnettet. Fra banens damplokomotiv ryker det naturligvis fra skorsteinen. Vogn- og lokomotiver har innmontert belysning. Drømmen er å bygge ut kollektivsystemet i byen med trikkelinje, smiler Tore på sporet, kanskje plass til en liten gruvejernbane også.

– Her nede kan jeg virkelig få koblet av, det er en fin hobby for regnværsdager

og mørke vintermåned-er. Tore fikk den første skinn- kretsen med ett lokomotiv og to vogner av sin bestefar til jul for mer enn 40 år siden. Og selv om Tore nå nærmer seg midten av 50-årene gleder han seg fortsatt som en guttunge til hver eneste julaften. Da vet han at det som regel alltid vanker en eller annen liten, hard pakke under jule- treet til modelljernbanen.



Hvorfor kjøpe nytt når det gamle er tilpasningsdyktig?

TEKST: MARIT HÅVERSTAD

FOTO: LARS ENGH

Telemark vegkontor har omorganisert seg igjen. I forbindelse med Effektiviserings- og omstillingsprosjektet er det gjort endringer og tilpasninger i 1995-organisasjonen, med virkning fra 1. april. Dette har medført en del intern flytting for å få nye enheter mest mulig samlet. Her ser vi flyttemann Bjørn Beck, som demonstrerer Telemarks-metoden for tilpasning av kontormøbler til nye rammebetingelser. Metoden anbefales ikke brukt i forbindelse med bemanningsplanlegging.

Kor-i-dorpolitikk

TEKST: MARIT HÅVERSTAD

FOTO: JARL HÅVERSTAD

*«...for vårt budsjett
er ikke fett,
vi er på knea, for det er ikke lett
å få Gustavsen og Søfteland i tale,
pengebingen tømmes, og vi ser hva som skjer:
Selv om våre veger er en ren skandale,
vender de det døve øret til når vi ber».*

Dette, og andre vektige innlegg i kampen for økte vegmidler til Telemark, ble framført som ekstra dessert til deltakerne ved Vegdirektørens middag under vegsjefmøtet på Voksenåsen i april.

Bedriftskoret Telemark-swingen og Olav Bandoola Band stod for underholdningen, som også omfattet innslag om ugjorte oppgaver, ondsinnet medieomtale, visjoner og effektivisering. Telemarks-gjestene la ingen demper på stemningen; tvert imot var det atskillige tegn som tydet på at problemstillingene var velkjente for publikum.

I tilpasningstider kan det skje at til og med Lennon/McCartney-tekster tolkes med Vegvesen-vri:

*«Will you still need me,
will you still feed me
when I'm sixty-four?»*





Erik Bergan, godt assistert av Bent Sørensen, har utviklet en ny bankett-utlegger, en såkalt janne. For nyskapningen er de blitt belønnet av Forslagsnemda med henholdsvis 14 000 kroner og 7 000 kroner.

TEKST OG FOTO: WILLY BAKKEN

Premiene ble overrakt av formannen i Forslagsnemda, Odd Grette, under en enkelt tilstelning på Solberg vegstasjon i mai. Samtidig ble også Borgine Nilsen tildelt premie for sitt forslag om merkelapper for asfaltprøver.

Nyskapningen er egentlig ikke noe nytt fenomen i Statens vegvesen. Tidligere er en tilsvarende anordning blitt

benyttet bak på en lastebil under utlegging av masser på banketten. Denne metoden hadde sine klare svakheter, noe Erik Bergan nå har forbedret. Enkelt forklart har janna byttet plass, fra bak på en lastebil til foran på en veghøvel. På tilsvarende måte som ved asfaltutlegging, tipper en lastebil masse opp i janna og veghøvelen skyver hele stasen foran seg samtidig som utleggingen pågår.

Forslagsordningen:

Pris for «Janne»

Bent Sørensen har bidratt til at det nye utstyret er blitt tilpasset en veghøvel.

Den nye metoden innebærer at utleggingen av bankettmasse når går langt raskere enn tidligere, samtidig som hele jobben er blitt både enklere og sikrere å utføre.

Premie for nye lapper

Også Borgine Nilsen fikk premie for utarbeidelse av nye merkelapper for asfaltprøvesker under tilstelningen på Solberg.

Tidligere måtte alle asfaltprøver bringes inn på kontoret for merking på esken. Borgine fant dette både tungvint og upraktisk. Derfor utarbeidet hun et merkesystem som består av to klebeetiketter og en kvitteringsdel. For denne løsningen ble hun belønnet med 8.000 kroner.

I samband med premieoverrekkelsen understreket formannen i Forslagsnemda, Odd Grette, at det er viktig at

kreative medarbeidere nå «kommer ut av skapet». – Jeg er helt sikker på at vi har mange medarbeidere med gode og kreative ideer blant oss. Det er viktig at disse bringer videre sine forslag på løsninger, understreket han. Enten forslagene er omfattende eller kan synes å ha mindre betydning, er Forslagsnemda rette sted for konstruktive ideer. Lønnsomt kan det også bli, noe vi har sett i dag, understreket Grette.



Blomster og diplom til en stolt gjeng fra produksjonsavdelingen. F.v. Tormod Delesand, Roar Gärtner, Lars Petter Rypdal, Harald Finnsjø, Tore Berntsen, Kai Olav Larsen og Hans Eivind Oppsal. (Foto: Ove Jensen).

Produksjon ble «Årets oppfinneravdeling 2000»

TEKST: JORUN SÆTRE

Forslagsnemnda i Vestfold ga prisen «Årets oppfinneravdelingen 2000» til produksjonsavdelingen. Overrekkelse av diplom og blomster ble foretatt ved en liten tilstelning på Ås vegstasjon fredag 11. mai.

Av sju forslag som kom inn til Forslagsnemnda var hele fem fra produksjonsavdelingen.

Samlet ble det for året 2000 utbetalt 24.500 kr i premier. Antatt inntjening i forbindelse med forslagene ble beregnet til 392.000 kr.

Forslagsnemnda består av Kjell Kval, Svein Arne Nordkvelle, Einar Lunde og Ove Jensen. De oppfordrer alle i etaten til å være kreative og komme med forslag i 2001. Ta kontakt med sekretæren, Ove Jensen, tlf. 71647.

«Master» Ulf

Overingeniør Ulf Rydningen i Statens vegvesen Buskerud har tatt mastereksamen ved Universitetet i Linkøping i Sverige på en oppgave om tidsseriestudier av trafikkulykker i Buskerud i perioden 1973-1994.

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

– Hovedkonklusjonen i 100-sidersrapporten er at dagens trafikksikkerhetsarbeid dreier seg for mye om detaljer, enkeltfaktor-forklaringer og forenklede før- og etterundersøkelser. TS-arbeidet har for lite av totalt overblikk, samtidig virkende forklaringsfaktorer, korttids- og langtids trender, risikokompensasjon og for lite evaluering av effekter av TS-tiltak, sier overingeniøren ved trafikksikkerhetsseksjonen ved Buskerud vegkontor.

20 måneder har han brukt på sin hovedoppgave i trafikksikkerhet, 12 måneder i Sverige og åtte måneders etterarbeid i Drammen. Ulf var en av 14 heldige studenter blant 100 søkere fra hele verden som kom inn på «master»-studiet i Linkøping. – Nå er målet å omsette 21 års detaljstudier av trafikkulykker i Buskerud i praktisk TS-arbeid i hjemfylket, sier en entusiastisk ulykkesforsker.

Ulf Rydningen var ferdigutdannet ingeniør fra NTH i 1980 og jobbet siden både i offentlige og private virksomheter før han begynte ved Buskerud vegkontor i 1991. I sin mer enn 20 år lange yrkespraksis har han spedd på fagkompetansen med en rekke tilleggstudier i matematikk, statistikk, trafikksikkerhet og kollektivtrafikk blant annet.



Overingeniør Ulf Rydningen med masteroppgave om trafikkulykker i Buskerud.

BUSKERUD

Nye medarbeidere

Olav Burheim, it-seksjonen, 1. april
Elisabeth Suzen, trafikksikkerhetsseksjonen, 22. mars
Knut Aadne Johannessen, Nedre Buskerud trafikkdistrikt, 1. mars
Bodil Odberg, planseksjonen, 1. mars
Kjersti Heggenhougen, areal- og transportplanseksjonen, 1. mars
Jørgen Aardalsbakke, adm.sjefens stab, 19. februar

Sluttet

Anita Narverud, Kongsberg trafikkstasjon, 31. mars
Ruth Siri Røneid, Drammen trafikkstasjon, 31. mars
Stig Arve Nyen, vegseksjonen, 28. februar
Eirik Øvstedal, Oslofjordforbindelsen, 25. februar
Einar Rønnes, planseksjonen, 16. februar
Gunn Eva Jørgensen, planseksjonen, 31. januar
Ole Fromreide, Oslofjordforbindelsen, 31. januar
Heidi Berg, Oslofjordforbindelsen, 5. januar

25 år i Statens vegvesen

1. april: Harald Birger Løken, Hønefoss trafikkstasjon
3. mai: Ole Karterud, Drammen produksjonsområde
18. mai: Bodil Haukaråsen, serviceseksjonen (utb.)
1. juni: Torbjørn Madsen, miljø- og kvalitetsseksjonen
21. juni: Jorun Ankersen, Drammen trafikkstasjon
28. juni: Anne Britt Steinnes, fellestjenesten

40 år i Statens vegvesen

9. juni: Ole Johan Benth, Hønefoss trafikkstasjon

50 år

16. april: Syver Stensrud, verkstedproduksjon.

28. mai: Svein Olav Thoreplass, produksjon, Drammen

60 år

9. mai: Leif Haugen, produksjon, Drammen
4. juni: Elsa Grethe Østern, Drammen trafikkstasjon,
19. juni: Arne Bråten, verkstedproduksjon

Takk

Tusen takk for gaver og oppmerksomhet i anledning min 50-årsdag!

Syver M. Stensrud

Takk for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag i januar.

Kjell Nygård

Takk for oppmerksomheten i anledning min 60-årsdag!

Solbjørg Lien

Hjertelig takk for gaven jeg fikk fra mine arbeidskolleger i anledning min overgang til pensjonisttilværelsen.

Torleif Tollefsen

TELEMARK

Nye medarbeidere

Jørn Kristiansen, fagarbeider Anlegg sør, 1. mai
Tor Eikland Lunde, fagarbeider Anlegg sør, 15. januar
Annette Solheim, (midl.) Skien trafikkstasjon, 3. januar
Frode Langen, fagarbeider verksted, 1. januar

Sluttet

Helena Eriksen (permisjon), 1. mars
Gunnvor Bråten Berge, 13. mars
Steinar Møll (permisjon), 1. april

50 år

6. april: Kirsten Midtbøen
9. april: Birger Bergland
12. april: Inger Larsen
5. mai: Per Harald Hermansen
14. mai: Kjell Steinar Sylte
19. mai: Reidar Lia
26. mai: Ingebjørg Kostveit

60 år

3. april: Signe Bergmann
9. april: Åsmund Midtbø

VESTFOLD

50 år

2. mai: Øyvind Gjerstad
28. mai: Jon Jørgensen
12. juni: Kåre Holtung

60 år

2. mai: Tore Foss
24. mai: Ivar E. Wulff

70 år

8. mai: Berit Vereide
27. mai: Bjarne Lie
28. juni: John Christensen

80 år

29. juni: Johan Dehli

Takk

Hjertelig takk for oppmerksomheten til min 70-års dag.
Hilsen Berit Vereide

Hjertelig takk for oppmerksomheten på min 70-års dag.
Hilsen Olav Thorsen

Nytt
om
OSS...

bakruta



Foto: Knut Vedeld Hovde

Statens vegvesen Buskerud
Postboks 2265 Strømsø
3003 Drammen

Statens vegvesen Vestfold
Postboks 2004
3103 Tønsberg

Statens vegvesen Telemark
Postboks
3709 Skien

Rettvendt bilde av speilvendt kø

Når det går sakte fremover, så kan et blikk i speilet gi deg en god følelse av å i hvert fall lede denne køen.

Ser vi på et foto av det samme, kan hjernen vår fort tro at det er venstrekjøring på E18 utenfor Sandefjord, og det er det vel ikke?

God sommer!



Statens vegvesen