

gatelangs

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN BUSKERUD, VESTFOLD OG TELEMAR

NR. 3 - OKTOBER 2001



Statens vegvesen

Bedriftsblad
for Statens vegvesen
Buskerud, Vestfold og Telemark
Nr. 3, oktober 2001
2. årgang

Redaktører

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

Redaksjon

Inger Lise Sagmo
Ivar Jon Tunheim
Anne Mette Storvik
Jorun Sætre

Grafisk produksjon

Layout og repro:
Knut Vedeld Hovde
Vibeke Bergflødt
Trykk: Cicero Grafisk, Tønsberg
Opplag 3600

Utgiver

Statens vegvesen
Buskerud vegkontor,
Tollbugt.2
3044 Drammen
Telefon: 32 21 43 00
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: Ny E18 i Vestfold,
Hellandbruene.
Foto: Vidar Askland Arkivfoto



Statens vegvesen

E 18

- en merkevare?

Statens vegvesen omstiller seg for å bli mer effektivt. I tråd med etatens policy og verdier er kursdreiningen et klart uttrykk for skarpere fokusering på kunden. I praksis skal vi alle utøve våre funksjoner mer bevisst med kundens beste for øye.

Kunden er for oss ikke én, men mange: Storsamfunn, lokalsamfunn, skolebarn, bilister, kjøreskoler, syklistene, fotgjengere, grunneiere, politikere, media samt interne miljøer – for å nevne noen, er alle viktige kundegrupper vi betjener. Vi tilbyr dem våre produkter og tjenester - våre verdier og vår kompetanse.

Men hvordan når vi frem med vårt budskap i et samfunn som i økende grad preges av forskjellige aktørers konkurranse om de samme kundenes oppmerksomhet? Svaret fra mange andre store virksomheter vi kan sammenligne oss med, for eksempel konstellasjoner på entreprenørsiden, Posten og Telenor, er bevisst og langsiktig *merkevarebygging*.

Hvilket eller hvilke merkeprodukter skal så Statens vegvesen odle frem - og hva er egentlig en merkevare?

Forenklet kan man si at en "merkevare" er en "kjendis" som skiller seg ut i vrimlingen av varer og tjenester og som overlever over tid. *Vår* merkevare kommer til ut-



E18 - en merkevare!
Foto: Vidar Askland Arkivfoto

trykk gjennom kvaliteten, til-liten og forventningene som knytter seg til tjenestene og produktene *vi* kan levere. Disse verdiene er samlet sett symbolisert i vårt navn og merke; vår logo og designprofil.

"Statens vegvesen" kan dermed betraktes som en merkevare – sågar med et gunstig utgangspunkt: Vi står allerede på trygg, velrenommert markedsgrunn. Undersøkelser viser at oppfatningen av etaten stemmer godt overens med dens egne mål og verdier. Men samtidig er forbedringsmulighetene mange. Makter vi langsiktig og systematisk å *fornye* inntrykket av Statens vegvesen som kompetent, kvalitetsbevisst og troverdig, da bedriver vi fremtidsrettet merkevarebygging.

En merkevare både gjenspeiler og forsterker. Når våre karakteristika og kvaliteter forankres i et sterkt merke, blir det lettere for oss å få forståelse og gjennomslag for faglige ideer og for den verdiskapningen vi ønsker å tilføre samfunnet.

30. oktober åpnes nye E18 gjennom nordre Vestfold. Er dette anlegget også en merkevare? Ja, gjerne! Fordi nye E18 tydeliggjør de verdier og den kompetanse vi verdsetter, fremstår både prosjektet og anlegget som en del av, og et eksempel på, merkevaren Statens vegvesen. En merkevare er ingen døgnflue i markedet, men et produkt, en tjeneste eller en måte å tenke på, som gir kunden det han vil ha - gjentatte ganger. Derfor vil også driften og vedlikeholdet av nye E18 være vesentlig i arbeidet med å videreutvikle og styrke etatens merkevarekultur og merkeprofil.

I hvilken grad vår merkevarebygging i tiden fremover skal fokusere på etatsnavnet, konkrete tjenester og produkter – eller begge deler, er et viktig strategivalg som må vurderes nøye.

Ivar Jon Tunheim,
Seksjonsleder, IT, Info, kontor.
Vestfold.



Statens vegvesen – en merkevare!
Foto: Knut Vedeld Hovde

Gul sommerleir – en suksess!

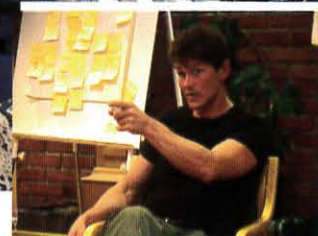
De 25 ungdommene som deltok på Gul sommerleir i Kongsberg i sommer, ga leiren karakteren "bedre enn forventet". Evalueringen senere i høst vil vise om pilotprosjektet skal videreføres neste år.



Salve på Darbu



- Vi vil rekruttere til bygg- og anleggsfagene, sier prosjektleder Aina Staveland Johnsen.



Morten Harket snakket om veivalg i livet, om stimuli og mestring, og om at man ofte blir flinkest i det man liker best...

TEKST OG FOTO: BENTE TOVIK

Vellykket rekrutteringstiltak

"Gul sommerleir" er Statens vegvesens nye tiltak for å rekruttere ungdom. Målet er å vise en spennende og viktig arbeidsplass sentralt i samfunnets utvikling. - Vi vil gi skoleungdom et opplevelsestilbud i vegvesenregi, som igjen vil gi dem et bedre grunnlag for kursvalg rettet mot yrkesfag og høyere utdanning innen tekniske fag og miljøfag, sier prosjektleder Aina Staveland Johnsen i Vegdirektoratet. Tiltaket er også et viktig bidrag fra etaten til bygg- og anleggsbransjens felles anstrengelser for å bedre rekrutteringen av fagarbeidere og spesialister.

Vegdirektøren roste

- Det kuleste var å kjøre gravemaskin! - Å fly helikopter!
- Tøft å klatre, jeg trodde egentlig ikke at jeg turte.

- Dødskult å treffe Morten Harket! Kommentarene var mange under avslutningslunsjen på Knutehytta ovenfor Kongsberg. Også vegdirektør Olav Søfteland var imponert over det innholdsrike programmet da han besøkte leiren. - Et slikt tilbud skulle jeg ønske vi hadde hatt da jeg var ung, uttalte han. - Og selv om dere velger å jobbe et annet sted enn i Vegvesenet, har dere nå fått en innsikt i bransjen og et godt grunnlag for å ta riktige valg senere, sa Olav Søfteland til deltakerne, som i høst begynte i 10. klasse på forskjellige ungdomsskoler i Oslo, Akershus, Buskerud, Vestfold og Hordaland.

Faglig, fysisk og sosialt

Ungdommene fikk oppleve anleggsarbeid og sprengning ved anlegget på E 134 Hegstad-Damåsen, tunnel-

besøk i Tåsenanlegget og besøk på vegtrafikksentralen i Oslo. De fikk prøve seg på brubygging, med samtrening i fokus, tørrmuring og maskinkjøring. I tillegg var fritidsaktiviteter som klatring og dykking en utfordring for flere. Vegvesenets store overraskel-

ser var temakveld med Morten Harket og tur med P4s trafikkhelikopter. Etter sommerleiren følges ungdommene opp i en periode på tre år, der de blant annet får tilbud om sommerjobb og lærlingeplass.

Pilotprosjekt

Gul sommerleir ble arrangert på Saggrenda skog- og byggfagsenter i Kongsberg fra 13.-17. august. Prosjektet er et samarbeid mellom vegkontoret i Buskerud og Akershus, produksjonsavdelingen i Vegdirektoratet og Tinius Olsens skole i Kongsberg. Prosjektgruppa har bestått av Aina Staveland Johnsen, (Vegdirektoratet), Ruth Gunlaug Haug, Katja Furnes, Bente Tovik (Buskerud), Bente Jacobsen, Gunn Solberg (Akershus) og Olav Fjeldheim (Tinius Olsens skole). Harald Fagerheim og Terje Bratbakk fra Akershus og Arvid Løver fra Buskerud har bidratt i prosjektgruppa som fagansvarlige og leirledere. Og sist, men ikke minst, har høyskolestudentene Solvor Sandal og Kjartan Askim fra henholdsvis Høgskolen i Oslo og NLH bidratt positivt i sommerleiren. Produksjonssjefene Tore Braaten fra Buskerud og Elisabeth Schjølberg fra Akershus har fungert som styringsgruppe.



FOTO: JORUN SÆTRE

Betraktninger

En viktig utfordring i omorganiseringen er å beholde etatens høye kompetansenivå

Statens vegvesen har nok av interessante oppgaver i nærmeste framtid. Det som blir en utfordring for oss er å greie å beholde det høye faglige nivået i etaten. Vi må ta vare på og utvikle den kompetanse, erfaring og dyktighet som preger det vi gjør. Ikke minst gjelder det å opprettholde den gode kontakten til alle våre samarbeidspartnere, spesielt kommunene og fylkeskommunen. Vi ønsker fornøyde politikere og å beholde vårt gode renommé, også etter omorganiseringen.

Når vi ser på det ansvar og den rollen som regionkontoret og de 30-35 vegdistriktene er tenkt i den nye organisasjonen, vil behovet for god faglig kompetanse på alle områder og nivåer være enda sterkere i ny organisasjon enn i den gamle.

I tillegg er det viktig, også i en omorganiseringsperiode, å rekruttere gode fagfolk. Jeg skjønner godt at folk ser seg om etter andre jobber i den usikre perioden vi er inne i. Se bare på E18-prosjektet i nordre Vestfold. Folk med god kompetanse i prosjektet har sluttet eller er i ferd med å forlate oss. Dette har selvfølgelig andre årsaker også.

Etatsdirektør Kjell Bjørvig var på et møte på vegkontoret 4. september opptatt av at vi må forberede oss på å møte problemer med å skaffe god arbeidskraft. Folk slutter og ungdomskullene blir mindre samtidig som yrkene innenfor bygg- og anleggsbransjen ikke prioriteres høyt blant dagens ungdom. Her har vi ikke vært flinke nok, og dette må vi ta tak i når den nye organisasjonen bygges opp. Når dette leses er stortingsvalget over og budsjettproposisjonen langt på veg klar. Begge deler har avgjørende betydning for framtida til Statens vegvesen og for hver enkelt i etaten. En løsning der etaten blir innlemmet i fylkeskommunen er ikke å foretrekke. Men signalene så langt tyder på at vi fortsatt skal være

en samlet statlig etat. Antall regioner kan bli noen flere enn de fem vegdirektørene har foreslått. Uansett blir det den største og mest drastiske omorganiseringen i Vegvesenets historie. Det er viktig at dette gjøres i nært samarbeid med de ansatte. Alle er under et hardt tidspress og kommunikasjonen med våre egne er mer krevende enn noen gang. Det er viktig å beholde interessen og engasjementet som finnes blant ansatte i etaten.

En annen stor utfordring er knyttet til tiden fram til 1. januar 2003. En ny organisasjon skal bygges opp samtidig som nåværende skal fungere som før. Det må i denne perioden ikke være tvil om hvem som har ansvaret og hvordan linjeorganisasjonen er. En prosjektorganisasjon på regionbasis, som skal bygge opp den nye organisasjonen, må jobbe nært vegsjefene i regionen.

Produksjonsavdelingen er kommet langt i sin planlegging. Jeg har vært sammen med avdelingen et par dager og har fått bekreftet det sterke engasjementet og den sterke troen de har på vår evne og vilje til å konkurrere. For å møte utfordringene vi står overfor, trenger vi en samlet organisasjon som inkluderer en egenproduksjon.

Vi skal fortsatt være en ettertraktet og etterspurt organisasjon, ikke bare som vegetat, men som en engasjert og faglig dyktig samfunns-etat. For den enkelte medarbeider betyr det at vi må bruke våre kunnskaper og erfaringer også på andre områder enn de tradisjonelle. Både ledere, organisasjoner og den enkelte ansatte står overfor en spesiell utfordring der det gjelder å lytte, forstå, finne løsninger og forklare.



Vi ønsker å løse dette sprengningsproblemet internt, sier f.v. Kristoffer Helgesen, Knut Sverre Vold og Oddbjørn Lie.

Bedre sikkerhet ved sprengning

- Etter de første salvene på E134 fant vi rester av sprengstoff, og problemet ble straks tatt opp, sier produksjonsleder Roar Kristiansen.

Udetonert sprengstoff og pakker med tennere på røysa er en ukultur og en nonchalanse som vi ønsker å bli kvitt. Sikkerhet ved sprengning er viktig, men det har nesten aldri tidligere vært rapportert på dette i Statens vegvesen.

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

Anleggsledelsen på E134, Hegstad – Damåsen, innkalte til møter der rutineene ved sprengning ble sett på. Det ble mange alvorlige diskusjoner og noen følte seg uthengt.

– Jeg forstår at folk kan føle seg uthengt, men ledelsen har meget sterkt poengtert at arbeidet gjøres av sikkerhetsmessige årsaker. Det er hele

organisasjonen som skal løse dette problemet, sprengningsbasene trenger ikke føle seg kontrollert eller uthengt. Jeg føler at vi har fått til en åpenhet om problemet blant de ansatte på anlegget. Mange har kommet med forslag til forbedringer, og de er blitt hørt. Når de oppdager at noe ligger igjen etter en salve, skal de rapportere om det, sier Kristiansen.

Sprengstoffet sjekket

DBE og Dyno har vært til stede på møter med anleggsledelsen og ansatte på anlegget. Ifølge Kristiansen har samarbeidet med DBE og Dyno vært meget godt.

Det er mange grunner til at sprengstoff ikke blir avsatt. Det er gjort forsøk på å finne eventuelle feil på sprengstoff og tennere. Typen sprengstoff og tennere kan være årsaken,

også at kontrollen før sprengning ikke er god nok og at arbeidene skal gjøres så billig som mulig.

Lite hjelp å få

- Vi har sendt 45-50 rapporter angående hendelser med sprengstoff til HMS-tjenesten i Vestfold. Videre er saken tatt opp med AMU og vegsjefen i Vestfold, som har sendt brev til Vegdirektoratet. Alle krever at vi her på anlegget gjør noe med saken, men vi føler oss hjelpeløse og mener at vi får lite hjelp, sier Kristiansen.

Et internasjonalt anlegg

I tillegg til rapporteringen, er sprengstoffet skiftet ut. Vi er gått over til emosjonsprengstoff, kemix, et sprengstoff uten nitroglyserin. Det blir importert direkte fra Finland. I tillegg har vi gått over til tykkere nonellslange. Den er best til dekking når det er varmt og blir mest brukt i Afrika og Asia, forklarer produksjonslederen.

Flytter 1/4 av sentrumstrafikken

Sort asfalt, skinnende rene skilter og tunnelvegger, voller og skråninger dekket av gull-gule høststrå. Slik framsto den nye E 134 mellom Drammen og Mjøndalen tidlig i september. 16. oktober åpnes ett av de virkelig store Vegpakke Drammen-prosjektene.

TEKST OG FOTO: INGER LISE SAGMO

Mens dagens E 134 går i fire felt over byens torg, vil trafikken heretter gå igjennom skog og utmark langs åsen sør for Drammenselva. Beregninger tilsier at 10-12 000 av de rundt 45 000 kjøretøyene som daglig passerer Bragernes torg overføres til den nye vegen, det samme gjelder en del av trafikken på Rv 283 på sydsiden av Drammenselva. Det betyr naturligvis en betydelig forbedring for bymiljøet, men også for både framkommelighet og trafikksikkerhet. Med den nye vegen vil

turen mellom E 18 på Brakerøya og Mjøndalen gå raskere enn i dag, blant annet fordi trafikantene på veg østover og vestover slipper mer enn henholdsvis 20 og 30 lyskryss.

Fartsgrensa på den 12,3 km lange nyvegen blir 80 km/t. Vegen har to felt fra Drammen gjennom Strømsåstunnelen og fram til Ryghkollen, derfra og ned til krysset ved Mjøndalen er det to felt i hver retning.

E 134 Drammen – Mjøndalen ble påbegynt i mai 1995 da hogst og rydding i traseen for skogsbilvegen startet. Første salve i Strømsåstunnelen ble avfyrt i juni 1996, og gjennomslaget var et faktum i oktober påfølgende år. Siden har det gått slag i slag med innredning i tunnelen, vegbygging i dagen og kryssene i begge ender – inkludert forsinkelser på opp til ett år: Reguleringsplanen for Ryghkollen-området i Nedre Eiker som ble opphevet og vedtatt på nytt åtte måneder senere, samt forutsette og uforutsette miljøproblemer i form av gamle søppelfyllinger i begge kryssområdene.

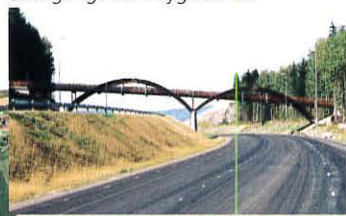
Strandsonen ved Mjøndalen



Ned mot Mjøndalen



Overgangsbru i Ryghkollen



Undergang ved Pukerud



Fornøyd med sluttproduktet

Kjartan Hove har vært prosjektleder siden 1995, da han og en del av staben fra E 18 Eik – Vestfold grense-prosjektet ble overført til Drammen. På spørsmål om hva han er mest fornøyd med, er svaret klart:

- Terrengtilpasningen og kjøreopplevelsen vi kan tilby. Grepene vi gjorde med å bruke lokal stein og lage jordvoller istedenfor å bruke betong, har gitt et langt roligere og finere uttrykk. Det samme gjelder overgangsbrua på Ryghkollen som er bygd i tre istedenfor betong.

Prosjektlederen legger ikke skjul på at politisk motstand og turbulens rundt prosjektet før, i starten og delvis under bygging har preget dem som har jobbet på byggherresiden. –Da har det vært artig å se at ting har skjedd på anlegget, og at vi etter hvert har fått mange tilbakemeldinger på hvor bra det er blitt. Spesielt glad er jeg for at vi har greid å drive et så stort anlegg over så lang tid uten alvorlige skader, sier Kjartan Hove.

Hva gjør du etter åpningen 16. oktober?

– Konkrete planer har vi ikke, men det ligger vel an til en intern markering når den offisielle åpningen er over, sier Kjartan Hove.

– Da vi avsluttet E 18-prosjektet i 1995 var vi mange som skulle videre til neste oppgave sammen. Slik er det ikke denne gangen, så det blir jo en ganske annerledes situasjon, slår prosjektlederen fast. Helt ferdig med etterarbeider og sluttrapportering på E 134-prosjektet regner han først med å være i første kvartal neste år.

Noe av det som står ferdig:

- Totalt 12,3 km veg inkludert:
- Strømsåstunnelen (3,8 km) - med fire luftrensestasjoner, alt forskriftsmessig sikkerhetsutstyr og en 250 m lang rømningsveg midtveis som ender i Liasvingen.
- Bangeløkka i Drammen: Nytt kryss med gang- og sykkelanlegg, ramper og rundkjøringer som binder sammen E 18, nye E 134 og Rv 283.
- Sju underganger, ei overgangsbru og drøye sju km skogsbilveg parallelt med europavegen
- Mjøndalen: Nytt kryss med gang- og sykkelanlegg, undergang, to-spors bru for jernbanen og rundkjøringer som binder sammen ny E 134, eksisterende E 134 og Rv 283.
- Viltgjerd på sydsiden av vegen fra Bjørkelia til Ryghkollen.
- Belysning langs hele strekningen



Nytt kryss i Mjøndalen

Tunnelportal i Bjørkelia



Vifte i Strømsåstunnelen





AutoPASS – brikken som gir passasje.



Informasjonsforberedelsene ble brakt viktige skritt videre under prosjektmøtet i Tønsberg 27. august. F.v. Geir Kalheim (Østfold Bomvegselskap AS), Ivar Jon Tunheim (Vestfold vegkontor), Trygve Stuevold (Trondheim reklamebyrå), Sigmund Aasly (E 18 Vestfold), Jon Kristian Stormyr (Aust-Agder vegkontor), May Rita Vatne (Trondheim reklamebyrå), Svend L. Larsen (Fjellinjen AS), Tove Johannessen (AVS Hvalertunnelen) og Kjersti Danielsen (Vegdirektoratet).

AutoPASS åpner bommen

AutoPASS lever opp til navnet. Systemet er basert på "smarte" elektroniske brikker, som sikrer bilister rask passasje gjennom avgiftsbelagte vegbommer. Den som har abonnement og AutoPASS-brikken installert bak frontruta, kan kjøre rett gjennom bomstasjonen, uten å måtte stå i betalingskø.

TEKST: IVAR JON TUNHEIM - FOTO: KNUT VEDELDE HOVDE

I løpet av de fire kommende månedene skal AutoPASS-systemet innføres på 11 nye vegstrekninger, i regi av Statens vegvesen. I den forbindelse er det utarbeidet et omfattende informasjonsopplegg.

Informasjon viktig

Systemet er komplekst, teknologien avansert og aktørene som medvirker mange. Derfor er det en stor utfordring å kunne nå aktuelle brukere med utfyllende, men likevel ikke for tungt fordøyelig, informasjon.

-Siden systemet berører publikum direkte, er informasjon tillagt stor vekt. Vi har en lang rekke hensyn å ivareta.

AutoPASS etableres over hele landet, men blir i første omgang likevel ikke administrert nasjonalt. Systemet skal drives av flere lokale bomvegselskaper. Denne oppdelingen kompliserer informasjonsbudskapet. Brukerne trenger detaljert informasjon om hvordan de skal inngå abonnementsavtale med hvert enkelt selskap. Men viktige deler av informasjonen vil være lik for alle, forklarer informasjonsansvarlig for AutoPASS, Kjersti Danielsen i Vegdirektoratet.

Samarbeidsøvelse

For Statens vegvesen har prosjektet vært en verdifull samarbeidsøvelse, særlig i lys

av omstillingsprosessen etaten for tiden arbeider med. På informasjonssiden har ulike vegkontor gått sammen om felles løsninger i tett samråd med bomvegselskaper, andre sentrale aktører og Trondheim Reklamebyrå. Både annonser, avtaleformularer og husstandsinformasjon er utviklet og - etter hvert - produsert.

-Fortsatt gjenstår mye arbeid. Men i den prosjektfasen AutoPASS nå er inne i, er det veldig moro å se ideene bli omsatt til konkrete løsninger. Samarbeidet så langt har da også vært meget bra, fastslår Danielsen.

E 18-bom

En av de nye strekningene som får AutoPASS, er E 18-

FREMTIDSRETTET

AutoPASS kan bygges ut og etter hvert dekke flere funksjoner enn de som blir operative i første omgang. I fremtiden vil systemet også kunne håndtere betalingen av andre tjenester som f.eks parkering og ferge. Alle nye bompengeanlegg i Norge utstyres nå med AutoPASS. En rekke anlegg er allerede i bruk, bl.a. i Trondheim og på Trekantsambandet.



Informasjonsmateriellet som er utviklet preges av en karakteristisk og lett gjenkjennelig logo.

traseen som åpnes mellom Gutu og Kopstad 30. oktober. Bommene her vil likevel ikke bli satt i operativ drift før over årsskiftet. Samtidig legges det opp en bomløsning også på den gamle E 18-traseen. Slik sluttet ringen i Vestfold.

For øvrig skal AutoPASS innføres på to bomstasjoner i Aust-Agder, på Oslofjordforbindelsen og Fjellinjen i Oslo, i Hvaler samt på to strekninger i Østfold. Bomringen i Grenland i Telemark vil imidlertid i denne runden beholde sitt gamle utstyr.

Vellykket repetisjonsøvelse

Vegvesenet og samarbeidspartnerne i Telemark har de siste åra markert seg på en så tydelig måte ved skolestarttider at trafikantene husker budskapet fra år til år: «Senk farten for seksåringene».

Selv om kampanjen nå har skiftet både navn og målgruppe, har man i Telemark valgt å følge opp det «gamle» budskapet overfor trafikantene på første skoledag.



«Senk farten»-kampanjen er over, men logoen var så godt innarbeidet at man valgte å bruke en variant av den som forside til flygebladet. Tegning: Vegard Svihus.

TEKST: MARIT HÅVERSTAD - FOTO: PER HARALD HERMANSEN

Det begynte i 1997, da norske seksåring ble skolebarn. Statens vegvesen førte an i kampanjen "Senk farten" med følgende budskap til motoriserte trafikanter langs skolevegene: Vær oppmerksom på at seksåring for det første er små og vanskelige å se. Men vær framfor alt oppmerksom på at en seksåring er spontan, ukonsentrert og vrimsete og dermed ikke så trafikkmoden som en kunne ønske. Til foreldre og nærmiljø var budskapet: Følg seksåringene til skolen.

"Senk farten for seksåringene" og logoen med barn som vrimlet ut over farekiltet, er i åra etter 1997 blitt velkjente for Telemarks trafikanter. Det samme gjelder aksjonen på første skoledag, der det har vært satt inn store ressurser for å informere.

Årets kampanje heter "Gå til skolen" og er i første rekke en oppfordring til fysisk aktivitet. Trafikksikkerhetsseksjonen ved Telemark vegkontor sammen med Trygg trafikk og politiet har fortsatt valgt å konsentrere innsatsen om

sikkerhetsaspektet, spesielt i tida omkring skolestart.

Viktig stormønstring

Det er 117 barneskoler i Telemark. Ved samtlige av dem har politiet, Trygg Trafikk og Statens vegvesen stilt opp første skoledag og oppfordret forbipasserende til å være ekstra aktpågivende. Ved skolestart i år var i alt ca. 35 medarbeidere fra Vegvesenet ute i marka, hovedsakelig fra vegkontor og trafikkstasjoner, men også produksjonsavdelingen har, i år som i alle år, bidratt med mannskaper denne spesielle dagen.

Bilførerne som ble stoppet, trengte egentlig ingen brosjyre for å huske hva det dreide seg om. Fire års innsats har åpenbart gitt resultater. Årets påminnelse ble gitt i form av en "light" versjon av brosjyren fra tidligere år, nærmest et flygeblad.

Tidligere har de nye skolebarna fått caps og refleksevester. I vår gikk det ut et tilbud om skolesekk til alle førsteklasinger, noe de fleste skolene har tatt imot.



Gjerpen barneskole ligger ved riksveg 32 i Skien, som er forholdsvis tett trafikkert morgent og ettermiddag. Her ser vi Aashild Aamlid fra Trygg Trafikk og seksjonsleder Hildegunn Sørbø fra trafikksikkerhetsseksjonen i samtale med bilister på veg til Skien. Politiet i bakgrunnen.



vedlikehold?

For noen år siden bygde Vegvesenet et vakkert anlegg med gang- og sykkelveg langs brygga i Ollebukta og over til Nøtterøysiden, med koselige benker, trær, gammeldagse gatelykter og flotte blomsterbed. Problemet var bare at grøntarealene ikke ble vedlikeholdt, og i sommer var det ikke mye vakkert.



Tio tusen døde rosor....

langs bryggene i Tønsberg

TEKST: ANNE METTE STORVIK. FOTO: KNUT V. HOVDE

Samtlige rosebusker var døde. Dekkbarken i bedene var nesten borte, og underlagsmattene tørt fram sammen med alskens søppel. Burot og annet ugress var på vei til å ta makta fullstendig. Hvorfor ble det ikke vedlikeholdt?

Utstrakt detektivvirksomhet viste at forvirringen hersket (også i egen etat) om hvem som hadde ansvaret. Per Halle, parksjef i Tønsberg kommune, oppklarte mysteriet. Det var Byingeniøren som hadde ansvaret og som delegerte det videre til Park, idrett og friluftsliv.



- Vi får en viss sum årlig for å vedlikeholde disse arealene. Det skulle selvfølgelig vært gjort før ferien. Dessverre måtte det utsettes, men nå er vi i gang, sa parksjefen.

I august gravde kommunen opp rubb og stubb i Ollebukta.

- Planter og trær på brygga har tøffe "oppvekstvilkår". Det største problemet er at trærne har for lite jord. Vi fyller nå på det vi kan få plass til. Halle tror for øvrig at en kraftig beskjæring kan redde livet til flere av de hanglende Svartorene. Rosene døde av roserust. Kommunen vil nå prøve en annen rosetype og bytte til en bedre type jord.

HVEM har ansvaret for HVA?

Kommunen har ansvar for "småveger" og alt av grøntanlegg innenfor bygrensa. MEN: Vegvesenet har ansvar for asfalt, autovern og skilting langs riksveger, også innenfor bygrensa. I 1995 ble det avklart at vi også har ansvaret for gang- og sykkelveger som følger riksveger, for eksempel Ollebukta. Odd Arntzen er leder for faggruppe veg i Vegvesenet og forteller at vi har "kjøpt" vedlikeholdstjenesten av kommunen og betaler per meter.

I Sandefjord er grøntanleggene en fryd for øyet, og det er vel også meningen?

Variierende standard

Innkjøringa til Sandefjord er vakker, med velstelte rosebed og formklippet barlind. Innfartsåra til Tønsberg er ikke i nærheten av en slik standard. Forklaringa er at innfartsåra til Sandefjord ligger innenfor bygrensa – mens Tønsberg har sin innfartsåra så langt ut fra sentrum at det er Vegvesenets ansvar.

- Vegvesenet har en felles pott til alt av vedlikehold. Når det er lite penger, må jo trafikksikkerhet prioriteres framfor estetikk. En hard vinter betyr mye brøyting og dermed lite penger til vedlikehold av grøntanlegg, sukker Arntzen.

Tæring etter næring

I forbindelse med Nasjonal transportplan er det sagt at vi ikke skal bygge anlegg vi ikke har midler til å vedlikeholde. I Vestfold er det nå satt ned en arbeidsgruppe som skal lage en "Strategi for skjøtsel av grøntanlegg".

- Strategien skal gjelde både for eksisterende anlegg og for byggingen av nye. Ikke bare har vi plantet anlegg vi ikke har midler til å vedlikeholde, vi har også sviktet med hensyn til den intensive skjøtselen et anlegg trenger de første åra. Hvis vi gjør en god jobb med nye anlegg, reduseres faren for problemer i ettertid, sier Per Olav Korsnes i Vegseksjonen, som leder arbeidet med strategien.

Viktig vegpakke-trasé velges snart

I høst velger Drammen kommune trasé for Tilfartsveg vest/ Tilfartsveg Konnerud. Beslutningsgrunnlaget er blant annet Statens vegvesen Buskeruds konsekvensutredning.

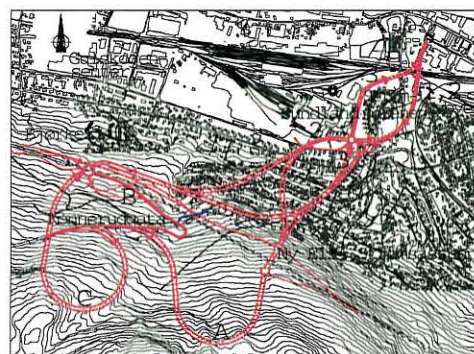
TEKST: INGER LISE SAGMO/KJELL WOLD
FOTO: KJELL WOLD

Prosjektet, bedre kjent som Konnerudnedføringen, er langt mer enn navnet tilsier. Ny veg mellom bydelen Konnerud og sentrum, til erstatning for dagens løsning i Konnerudgata, er bare én av funksjonene den nye vegen vil få. Øvre del av vegen skal binde Konnerud til ny E 134 som åpner i høst. Nedre del binder sammen ny E 134 og framtidig sentrumsring i Drammen. Slik kan for eksempel trafikanter vestfra (fra Eiker) kjøre direkte ned til ringvegen istedenfor om krysset på Bangeløkka, og der-

med avlaste Drammen sentrum for trafikk. Nedre del er dermed avgjørende for sammenhengen i vegsystemet i Vegpakke Drammen. Uten lenken mellom europavegen og sentrumsringen vil ikke E 134 kunne overta så mye av gjennomgangstrafikken på lokalvegnettet som hvis lenken bygges.

Drammen kommune la ut Vegvesenets konsekvensutredning og forslag til kommunedelplan til offentlig høring i sommer. Vegvesenets anbefalte trasé var det såkalte 2B-alternativet.

- Vi har jobbet aktivt med informasjon om prosjektet siden det ble presentert i juni, forteller prosjektleder Bertil Horvli.



I alt ni traseer er konsekvensutredet. Vegvesenet har anbefalt alternativ 2B.

Samme dag som prosjektet ble presentert ble det holdt et åpent orienteringsmøte i bystyresalen. I august ble det holdt åpen kontordag i nærmiljøet og møte med bydelskomiteen. Målt etter presseomtalen er det ganske stort engasjement i denne veisaken.

- Høringsfristen gikk ut 20. september, vi er spent på responsen og regner uansett med at Drammen kommune treffer sitt trasevalg i løpet av november, sier Frode Graff ved kommunens byplanavdelingen.

- Drammen Høyre presenterte i sommer en "alternativ billig-Konnerudnedføring", hva gjør Vegvesenet med dette innspillet?

- Vi har gjort et grovt nytteanslag av Høyres forslag og konkludert med at dette ikke oppfyller de hovedmålsettingene med prosjektet som ligger i hovedutvalg for teknisk sitt enstemmige vedtak om rammene for konsekvensutredningen, sier prosjektleder Bertil Horvli.



Bygging av Tilfartsveg vest/Tilfartsveg Konnerud vil blant annet medføre en betydelig trafikkavlastning av krysset med Professor Smiths allé og 2. og 3. Strømterrasse i dagens Konnerudgate. Krysset er det mest ulykkesbelastede i hele Buskerud.

30. oktober åpner statsministeren **nye E 18 Gutu - Helland**, i nordre Vestfold. Den **35 km** lange motorvegen er spesiell fordi ca. syv km av vegen er tunneler og ca. to km er bruer - totalt 70 større betongkonstruksjoner. - Det er som **et puslespill med flere tusen biter** - hvor det i tillegg må tas hensyn til når de forskjellige bitene legges, sier prosjektleder Karl Høiland.

Nye
E18
Vestfold



Bolstadtunnelen er flott både på avstand og på nært hold. Portalene i naturstein gjør at tunnelåpningene blir noe mer enn «sorte hull» i fjellet. Svingene inn mot tunnelen er ikke så krappe som de virker på bildet. Foto: Knut Vedeld Hovde.

TEKST: ANNE METTE STORVIK - FOTO: VIDAR ASKLAND

Fjell tunneler ER faktisk ikke så dyre. Det er bruene og miljø-tunnelene som drar opp kostnadene, forsikrer prosjektlederen. Miljøtunnelene skaper myke overganger i landskapet og skjærer beboere mot støy.

Langt bedre trafikksikkerhet

- Vi har lagt stor vekt på trafikksikkerhet og estetikk. Alle avslutninger på rekkverk føres inn i jordvoller. Ved innløpene til miljøtunnelene og ved bomstasjonene er det brukt spesialkonstruerte avslutninger som absorberer trykk ved påkjørsel, forteller prosjektlederen.

Hanekleivtunnelen har, som en av de første i Norge, fått en branndetekterende kabel i taket som varsler brannvesenet og Vegtrafikksentralen nøyaktig hvor det brenner. Brannvesenet i Holmestrand har fått 750.000 kr. i tilskudd til ny brannbil.

Vakker veg

De fleste tunnelåpningene har portaler i naturstein. Dette gir et helt annet inntrykk enn den grå betongen som var vanlig for noen år siden.

- Det er moro å se skikkelig håndverk, sier Høiland, som mener det er vel anvendte penger fordi rundt 40.000 mennesker befinner seg på E 18 i løpet av en dag. Stedets egen vegetasjon er brukt på støyvoller og lignende - ingen "fremmede" planter eller trær.

Bommer, priser og fart

Bomstasjonene settes i drift 2. januar 2002. Prisen for bompassering blir henholdsvis 20 kr og 40 kr for lette og tunge kjøretøy. Fartsgrensen er 90 når vegen åpner fordi det er vinter og vegen er ukjent både for trafikantene og de som skal vedlikeholde den.

- Jeg oppfatter det som avgjort at fartsgrensen settes til 100 km i timen rundt 1. mai, sier Høiland.



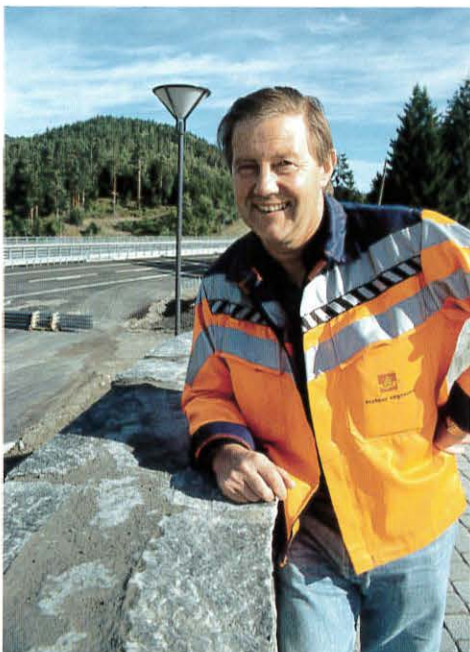
Miljø

14 sedimenteringsbasseng langs vegen skal rense vannet som renner av vegen. I tillegg skal disse fungere som renseanlegg ved ulykker som gir utslipp av farlige vesker. Bassengene skal evalueres for å finne ut om de gir den ønskede effekten.

30 tusen tonn resirkulert asfalt er brukt i opprettingslag og på vegskuldre. Det er satt opp viltgjerdinger på hele strekningen. Effekten av vegen på bekker, fisk og fugl kartlegges.

Karl Høiland

Etter omorganiseringen i 1995 ble Høiland prosjektleder for både planlegging og anlegg av E 18 Nord. Det har preget livet hans de siste årene, både på jobb og



- Vi har selv utformet rasteplassene på Tollerud for å få et enhetlig utseende, sier Høiland med dårlig skjult stolthet. Sol hele dagen, bord i resirkulert plast både i det fri og under tak, kioskanlegg, lekeplass med gummiunderlag, og fine steinmurer vil gi trafikantene en flott ramme rundt hvilepausen.



- Vi bruker en del glass som støyskjerming, men dessverre er det en del småfugler som flyr rett i glasset. Det er nå limt på silhuetter av falk – som skal skremme vekk småfuglene. Norsk ornitologisk forening undersøker om det har den ønskede effekten, forteller Høiland.

privat.

- Jeg er glad det snart er over, samtidig som det blir vemodig. Vi har hatt et veldig godt samarbeid på prosjektet, både faglig og sosialt, sier mannen som er dobbeltbooket for flere uker framover.

- Fra jul og til sommeren skal jeg bare jobbe i stilling, og jeg skal reise bort i fire uker. Må få prosjektet ut av kroppen

før jeg kan fokusere på noe nytt. "Noe nytt" er Vestfoldpakka som Karl også skal lede.

Historikk

Det første stortingsvedtaket om å bygge ny E 18 som firefelts motorveg fra Eik til Bergsenga/Gutu ble fattet juni 1992. Det ble besluttet at det måtte en tilleggsutredning til for vegen videre fra Gutu ettersom denne burde samordnes med jernbanen.

Høsten 1992 var tilleggsutredningen klar, våren 1993 ble den behandlet, og i juni kom vedtaket. Vi skulle planlegge for fire felt og bygge to felt.

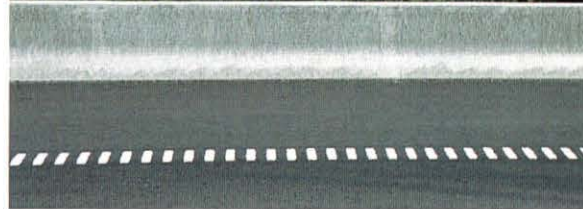
- Dette noe diffuse vedtaket ga oss en del hodebry og praktiske problemer. Våren 1995 kom et tilleggsvedtak fra departementet om at vi kunne bygge Hanekleivtunnelen for fire felt. Dette ga åpning for mer firefelts-tenking. Vi valgte å legge forholdene godt til rette for firefelts veg,- og valgte heldigvis rett. I praksis gjorde dette at vi har spart inn et helt år med anleggsvirksomhet, sier Karl Høiland .

Anleggsvirksomheten syd for Bergsenga startet 18. mai 1994.

Parallelt med byggingen foregikk en prosess i Vestfold for å få bygge fire felt til og med Kopstad. Dette ble behandlet i Stortingsprop. 57 våren 1998 og 12. juni kom vedtaket om at vi kunne bompengefinansiere firefelts veg. Strekingen Helland – Kopstad ble tatt inn i prosjektet, og Kopstadkrysset fikk en ekstrabevilgning på 40 mill. kr.



Tunnelene har lyse betongelementer på veggene



Nye E18 byr på en helt annen utsikt og kjøreopplevelse, siden vegen nå går inne i landet.

FAKTA:

35 km motorveg hvorav 31 km er bygd som firefelts motorveg.

De siste fire km åpnes som firefelts veg sommeren 2002

Kostnad: cirka 3,1 mrd 2001-kr, helt som budsjettet.

Tre minutter kortere kjøretid selv om den nye E18 er noe lengre enn den gamle.

Største stigning er 30 promille. (Lierbakken har en stigning på 50 promille.)

Opptil 400 personer og 150 maskiner har vært i arbeid samtidig.

Ca. én million lastebillass med fjell og jord er sprengt eller gravd ut.

Ca. 20 % av vegen er i tunnel. Det er tre miljø-tunneler og sju fjelltunneler (én av miljø-tunnelene går over i en fjelltunnel).

Cirka. to km av vegen går over bruer.

Cirka. 30 bruer/betongkulverter for kryssende veger og viltråkk.

Veglys på hele strekingen.

Ca. 350 km rør er lagt.

Ca. 400 km kabler er lagt.

Cirka 450.000 tonn asfalt er lagt.

20 videokameraer skal gi Vegtrafikksentralen godt overblikk over trafikksituasjonen.

Trafikale virkninger av Oslofjordforbindelsen:

Overraskende **stor andel** lokaltrafikk



Intervjuundersøkelsene på Oslofjordforbindelsen ble foretatt på bomstasjonen på Måna i Frogn.

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

- Foreløpig har vi bare rukket å se på tallene fra april og mai. Tallene fra april-intervjuene viser at 32 prosent av trafikken starter eller slutter i Røyken og Hurum. 46 prosent starter eller slutter i Follo. Det synes jeg er overraskende høyt, sier avdelingsleder Jan Inge Lian i Transportøkonomisk institutt (TØI).

- En betydelig andel av trafikken har med andre ord et lokalt utgangspunkt. Sett i forhold til at prosjektet skal være et alternativ til og en avlastning for Osloområdet er jo det interessant, mener han.

Både i april og juli i år ble trafikanter på Oslofjordforbindelsen intervjuet om sine transportvaner på Rv 23, og i mai ble også reisende med Moss - Horten-ferga intervjuet. Begge deler var ledd i en større undersøkelse om virkningene av Oslofjordforbindelsen. En samlet rapport vil først foreligge i oktober/november i år, men avdelingsleder Jan Inge Lian i Transportøkonomisk institutt (TØI) avslører allerede nå litt om hva han har kunnet lese ut av tallene så langt.

Liten konkurranse

- Alt i alt viser tallene at Oslofjordforbindelsen og fergesambandet Moss - Horten har svært forskjellige geografiske nedslagsfelter, og at det er liten konkurranse mellom disse to alternativene, slår Jan Inge Lian fast.

- Hovedtyngden av dem som benytter Oslofjordtunnelen skal til eller kommer fra søndre Akershus eller helt nord i Østfold og tilsvarende områder på vestsiden av fjorden. De som for eksempel skal til hyttene sine nedover Vestfoldkysten velger ferga framfor tunnelen.

April-tallene fra bomstasjonen viser en fordeling blant personbilene på 45 prosent arbeidsbetingede reiser (kundebesøk, kurs, til/fra jobb) og 55 prosent fritidsreiser. Tall fra bompengeselskapet viser også at Rv 23 er en populær utfartsveg. De høyeste døgntrafikk tallene i år er oppnådd i forbindelse med helger og sommertrafikken generelt: Ni dager i juni og juli passerte over 6000 kjøretøy bomstasjonen, alle på fredager eller søndager.



Oslofjordtunnelen - fra Hurumsiden.

Vi har bak oss en valgkamp med sterkt fokus på våre private lommebøker og med kultur som en uanselig eventuelt sak nederst på dagsorden.

I Statens vegvesen ser det ut til at kulturen har større appell enn den har i den politiske debatten. I alle fall i Vestfold, Buskerud og Telemark, der felles forberedelser til kulturdagene 2002 allerede er i gang.

Vi er for veteraner å regne når det gjelder regionalisering: Allerede til kulturdagene i 1998 var vi samlet i en kulturregion, og beviste at produktkvaliteten blir prima når man slår flere gode krefter sammen. For ikke å snakke om hvor moro det er å samle gode naboer til dugnad!

Et meget inspirerende nabosamarbeid i 1998 førte til to konkrete kulturprodukter: En kabaret der diktlesing, historiefortelling, sang og dans ble flettet sammen til en helhet, og en konsert med variert repertoar fra et blanda kor med mye sangglede og minimal scenerutine. Erfaringene fra 1998 ga mersmak: Vi satser på region denne gangen også, men velger å skyve Vegdirektørens regioninndeling foran oss til kulturdagene er vel overstått. I denne sammenhengen blir avstanden fra Lista til Gol i overkant av hva vi kan håndtere, så Vestre Viken får gjøre nytten i år som sist.

Kultur-troikaen (kontaktpersonene ved våre tre vegkontor) har allerede hatt felles planleggingsmøter, alene og sammen med andre ressurspersoner. I skrivende stund er det gode sjanser til å få satt sammen et felles kor, og en ide om kabaret/revy er under utvikling. Samarbeidet avgrensner seg til de sceniske aktivitetene. Utstillinger, matkultur, håndverksaktiviteter og lignende overlates til det enkelte vegkontor.

Vegvesen-medarbeidere av alle katego-



På møtene i «Vestre Viken kulturregion» deltar ressurspersoner etter behov. På augustmøtet på Ås vegstasjon møtte disse: Foran f.v. Tore Wang (Bu), Mary Kristensen (Ve), Nina Lifjeld (Te), Bak f.v. Øyvind Furseth (Bu), Lars Tveiten (Bu), Kåre Holtung, Jenny Hagen, Svein Arne Nordkvelle (alle Ve) og Gunnar Norby (Te).

rier oppfordres sterkt til å bli med på dette. Vi vet at vi har talentfulle kollegaer, både skjulte og mer utagerende. Dessuten er det mange som har enestående evner til å ordne og arrangere og dermed vil passe perfekt i funksjonærkorpset. Den ordentlige påmeldingen begynner ikke før utpå nyåret, men vil du være bidragsyter, bør du allerede nå si fra til Mary Kristensen i Vestfold, Tore Wang i Buskerud eller Nina Lifjeld i Telemark.

For ikke å kaste blå i øynene på noen, bør vi vel gjøre oppmerksom på hva du gir deg ut på hvis du melder deg som aktiv deltaker:

Du blir bundet av plikter og timeplan. Du må stille opp på øvelser, generalprøver og forestillinger. Du må holde deg våken, edru og uten nevneverdige tømmermenn. Aktørene i 1998 gjorde den samme erfaringen: Vi ble svært opptatt med vårt eget og fikk ikke tid til å se og høre så mye av det andre som vi hadde ønsket. Men du verden, så moro det var!

Og vil du være uten forpliktelser, kan du melde deg som publikummer. Meningsfylt lediggang på Norsk vegmuseum ei junihelg kan være inspirerende!

«I get high with a little help from my friends»

I 1998 var Telemarkswingen nystarta og fast bestemt på å opptre på Kulturdagene. Men situasjonen var som i alle blanda kor: Blandingsforholdet damer/herrer var ikke ideelt. Bønn om hjelp gikk til naboene, og resultatet ble ei bunnsolid bassrekke, pluss verdifulle bidrag til de andre stemmene. Framføringen av viser og sviker ble godt mottatt av et fullsatt auditorium på vegmuseet 20. juni 1998.

Denne gangen er ambisjonene hevet et hakk: En lang rekke Beatles-melodier er finurlig føyd sammen til et potpourri for kor og band. Kjernen er som sist "Telemarkswingen" og Olav Bandoola Band.

Men denne typen musikk bør framføres av et stort kor, så oppfordringen går nok en gang til naboene: Har dere lyst til å synge Beatles? En del har allerede meldt sin interesse, men det er plass til flere.

De som blir med på dette, må regne med fellesøving minst tre ganger, og noe øving hjemme eller sammen med kollegaer på jobben.

Kontakt Per Knudsen i Buskerud, Mette Myhre i Vestfold eller Marit Håverstad i Telemark hvis du er interessert.

Bomfritt på Kjellstad fra nyttår



Kjellstadbommen i Lier stenger 31/12-2001

TEKST OG FOTO:
INGER LISE SAGMO

Bompengeinnkrevingen ved Kjellstadbommen på E 18 i Lier opphører 31. desember i år. Allerede i oktober starter arbeidet med å tilpasse bomstasjonsområdet til ny trafikksituasjon.

15. oktober 1975 ble de første kronene krevd inn ved Kjellstadbommen, og ved utgangen av 2001 vil personalet og automatene på Kjellstad ha tatt imot rundt

1 685 000 000 kr. I Kjellstadbommens første fase, fram til vedtak om forlengelse fra 1. september 1989, ble det krevd inn 372 339 000 kr. Bompenge-kronene har gått og skal gå til

både svært store og ikke fullt så store prosjekter. E 18 motorvegbrua (åpnet 1975), E 134 Drammen - Mjøndalen, gang- og sykkelveger i Drammen, kompensasjonstiltak i Lier, Tilfartsveg vest/Tilfartsveg Konnerud og istandsetting/avvikling av bomstasjonsområdet.

Fra oktober blir antall åpne sluser på bomstasjonen redusert. Trafikken legges til de midterste slusene slik at områdene ytterst kan bygges om til veg med to felt i hver kjøretning på hver sin side av bomstasjonsområdet. Når innkrevingen opphører, legges trafikken ut dit, og her vil den gå fram til våren. Da starter arbeidet med å fjerne bodene, overbygningen og an-

net utstyr. Deretter skal vegen bygges om til firefelts motorveg gjennom det tidligere bomstasjonsområdet, og resten av arealene skal settes i stand.

Statens vegvesen Buskeruds forslag til reguleringsplan for området, er i skrivende stund ikke behandlet av Lier kommune. Forslaget innebærer blant annet oppsetting av midtdeler og en solid "oppstramming" og strukturering av området generelt, alt med trafikantenes sikkerhet i sentrum. Dagens løsning med et større område med av- og påkjøring til og fra bensinstasjonen og veikroa ved bomstasjonen, er uforsvarlig når bilene ikke lenger skal stoppe i bunnen av Lierbakkene men skal kunne passere i 90 eller kanskje 100 km/t.

Takstutvikling

15.10.1975	3 kr
03.01.1978	4 kr
17.06.1980	5 kr
01.09.1989	10 kr
10.12.1996	15 kr

20 kroner E 18 i

TEKST: JORUN SÆTRE
FOTO: GRETHE BODHOLT

- Bomstasjonene på E18 i Sande er operative fra 1. januar 2002, sier kontrollingeniør Hanne Nilsen. Taksten er 20 kroner for personbiler og 40 kroner for trailere/lastebiler. Motorsykler kan passere gratis. Det er avtalt en nedbetalingstid på 11 år.

Hovedbomstasjonen er plassert på Løvås og ved Hanekleivakrysset er det plassert to ubetjente stasjoner. I tillegg er det en ubetjent bomstasjon på Ødegården.

Informasjon og markedsføring vil bomselskapet ta seg



Bomstasjonene på nye E18 i Sande er åpningen 30. oktober, men blir ikke o

på nye stfold

av. De har også ansvaret for nedbetalingen. Statens vegvesen har stått for byggingen og vil overlevere stasjonene til selskapet, som skal ha det daglige driftsansvaret.

Når det gjelder finansieringen, har bomselskapet lånt penger fra ulike låneinstitusjoner og Statens vegvesen har brukt en del av det til å finansiere byggingen. Dette tjenes inn igjen når innkrevningen starter.



og skal være klare i god tid før januar 2002..

F o r l e n g e t bomtid på Lanner

TEKST: MARIT HÅVERSTAD
FOTO: ERIK HAGEN

Opprinnelig skulle bomstasjonen på Lannerheia vært fjernet i 1998. I allfall hvis man leser fortidas proposisjoner som en viss mann leser Bibelen. I St. prp. nr. 7 (1985/86) om E18 over Eidangerhalvøya i Telemark var det nemlig forutsatt at prosjektet skulle være fullført i 1998, og at bompengefinansieringen skulle skje uten opptak av lån. Men allerede i Stortingsbehandlingen ble muligheten for en kortere prosjektperiode vurdert, og siden ble forutsetningene endret gjennom statsbudsjettene for de enkelte år.

Bomstasjonen på Lannerheia ble tatt i bruk sommeren 1986. Ti år etter, i 1996, var E18 over Eidangerhalvøya fullført. På disse ti åra var mangt blitt endret i forhold til intensjonene i proposisjonen: Høyere vegkvalitet med tanke på miljø og trafiksikkerhet, og ikke minst bruløsningen over Frierfjorden, resultatet av en arkitektkonkurranse der stikkordene var landskaps-tilpasning og estetikk. I juryen satt det representanter

både fra Vegdirektorat og lokalmiljø, og det var ikke den billigste løsningen som ble valgt...

Sluttregningen viste at bommen fortsatt måtte gjøre tjeneste i noen år etter at vegen var ferdig. I skrivende stund har den innbrakt 624 millioner kr., herav 55 millioner hit til i år. I mars 2002 skulle den ha fullført sin oppgave, til allmenn lettelse for trafikanter og politikere.

Men ferden mot endestasjonen er som en fjelltur i ukjent terreng: Vel oppe på det man trodde var toppen, oppdager man nok en topp. Det er nå

på det rene at bommene på Lanner vil få et liv også etter mars 2002. Klarsignal er gitt av Stortinget etter anbefaling fra politisk hold lokalt og i fylket: Fire måneders forlengelse av innkrevningstida skal innbringe ca. 18 millioner kr ekstra. Dette skal brukes til trafiksikkerhetstiltak som ikke var inkludert i det opprinnelige E18-prosjektet, men som i ettertid har vist seg å være høyst ønskelige. Det dreier seg blant annet om viltgjerd, utbedring av en del påkjøringsramper, rekkverk, varselskilt og signalanlegg.

Men om et knapt år er det definitivt slutt.



Bommene på Lannerheia i Telemark skulle vært fjernet i mars neste år, men har nå fått henstand til i august.

Produksjonsdivisjon med tre regioner?

Både Vestfold, Telemark og Buskerud støtter divisjonsprosjektets anbefaling om en organisasjon med tre regioner, 20-25 landsdekkende produksjonsområder og noen landsdekkende enheter. I tillegg mener Buskerud at statsforetak eller statsaksjeselskap kan være en god løsning i framtiden.

den av betong skal ivaretas av en landsdekkende anleggseenhet. Verksteddriften foreslås organisert som eget forretningsområde og skal konkurransesettes på lik linje med produksjonsvirksomheten. Resultatansvaret for asfalt legges til regionene.

For å nå sine mål, må organisasjonen ha fleksible ordninger og evne til rask omstilling innen de fleste områder, også på personalsiden. Derfor bør produksjon ha sin egen personalfunksjon. Totalansvaret må ligge hos produksjonsdirektøren, mener divisjonsprosjektet.

Gjennomføringstiltak

- Vi intensiverer nå arbeidet med å få på plass den nye organisasjonen, sier produksjonsdirektør Bjørn Erik Selnes. - Målet er å legge til rette for den mest effektive organisasjonen for produksjon, en løsning som vil kunne brukes uavhengig av politiske beslutninger. Effektivitet går foran alt, produksjon må tjene penger for å overleve. Vi må ha frihet til å

utnytte ressursene og organisere oss best mulig, uttaler Selnes.

Det er nå satt ned nye arbeidsgrupper, som skal jobbe med selve gjennomføringstiltakene for en ny divisjon.

Produksjonsdivisjonen skal både konkurrere om oppdrag som settes ut på anbud av Statens vegvesen og om oppdrag i det eksterne marked. Samtidig skal den også tildeles oppgaver fra Vegvesenet utenfor konkurranse. Strategiske grunner som beredskap, byggherrekompetanse, forskning og utvikling samt å være et økonomisk korrektiv i entreprenørmarkedet, er i følge rapporten avgjørende for at Vegvesenet vil opprettholde en egenproduksjon. For å være konkurransedyktig, er det også en betingelse at divisjonen har rammebetingelser som er mer lik det øvrige næringsliv. Om disse hensyn lar seg kombinere blir en politisk beslutning, når saken skal behandles i Stortinget i løpet av vinteren.

Buskeruds kommentarer

Vestfold og Telemark støtter divisjonsprosjektets anbefalinger uten vesentlige merknader. Buskerud presiserer i sin uttalelse at rammebetingelsene må fastlegges grundig. Stadig debatt om eksistensgrunnlaget er man ikke tjent med. De mener også

at løsningen inneholder noen økonomiske dilemmaer ved at man skal bygge opp egenkapital, men ikke disponere overskudd, at byggherrestrategien ikke er godt nok gjennomarbeidet, at plassering av bru/betong i spesialproduksjon er uheldig, særlig når skillet for basisoppdrag er på 10 mill kroner, at 25 verksteder på landsbasis er for lite, og at den voksende elektrovirksomheten burde vært omtalt. I tillegg foreslår Buskerud at høytrafikkområdet rundt Oslo bør samles til én enhet.

Produksjon i tre regioner Region sør/øst:

Vest-Agder, Aust-Agder, Telemark, Vestfold, Oslo, Buskerud, Akershus, Østfold, Hedmark, Oppland.

TEKST OG FOTO: BENTE TOVIK

Dette kommer fram i fylkenes høringsuttalelser om produksjonsvirksomhetens framtidige organisering. Prosjektrapporten beskriver hovedarbeidsoppgaver, styringssystem, geografisk inndeling og organisering. Den drøfter også ressurstilpasning, nødvendig endring av kompetanse og divisjonens plass i markedet. I hovedsak anbefaler prosjektet at basisproduksjon får regionale ledere, mens store anlegg, tunnel og hovedtyng-



Bjørn Erik Selnes lover en tøffere linje i det videre arbeidet.

Bomstua i Kongsberg

TEKST: INGER LISE SAGMO
FOTO: ERLAND SMEDSHAUG

Ved den gamle kongevegen fra 1624, i dag fylkesveg 72, ble det på 1700-tallet satt opp en bomstue. Her ble alle vegfarende kontrollert før de slapp inn i Kongsberg. Dette ble gjort for å sikre sølvverdiene fra gravene. Alle som skulle selge varer måtte betale bompenger for å komme inn i byen. Bomstua fungerte en periode som gjestiveri og overnattingssted.

Bygningen fungerte som bomstue fram til 1841, deretter som bolighus fram til begynnelsen av 1900-tallet.

Kilde: Vegminner i Buskerud, juni 2000



Veg ved Botne kirke

TEKST: KNUT HOVDE
FOTO: ARKIVBILDE

Et steinkast unna den nye E 18-traseens sydlige del finner vi dette vegminnet. Vegen tar av til venstre rett syd for Botne prestegård, i syd-sydøstlig retning, ca 1100 meter. I nord går den først gjennom et gravfelt fra jernalderen, hvor gravhaugene ligger 10-15 meter fra vegen. Her har vegen til dels hulvegskarakter, men siden det har vært brukt hest og kjerre her i ettertid, er dette vanskelig å se.

Slitedekket er naturpreget med jord eller gress, og på grunn av tett vegetasjon er det derfor vanskelig å bedømme i hvilken grad vegen er konstruert og eventuelt bygget. Vegen avskjæres av den nye E 18, som skal åpnes i høst. I senere tid har vegen fungert som en sammenbindingsveg mellom Våle kirke og Botne kirke.

I følge skriftlige kilder har Biskop Jens Nilssøn reist denne strekningen på 1590-tallet. Det er derfor sannsynlig at vegen har vært i bruk siden jernalderen/middelalderen.



Swing & Sweet

TEKST: MARIT HÅVERSTAD
FOTO: JOHN LIE

Skal du med båt eit stykke oppover Telemarkskanalen, må du passere Sundkilen bru i Kviteseid, som blei freda for få år sidan. Slike svingbruer har vi berre fem av her i landet. Bruklaffane blir ikkje løfta, men svinga til sides 90 grader når båtar skal passere. Brua er frå 1901, og den første svingmekanismen var så tung å handtere at han blei skifta ut etter berre eit par år. Etter det kunne brua "med lethed aabnes af 1 mand selv i sterk storm". Brua er 75 m lang og 3,5 m brei og er framleis ein del av riksvegnettet, men ny bru over Kviteseidvatnet er nå i startgropa. I løpet av ein sommarsesong er det vanleg at brua opnar 250 - 300 gonger. På bildet ser vi Victoria, "kanaldronninga", på veg mot Dalen, med Vegvesenet sin bruoperatør i bakgrunnen.





Linn Charlotte Bye og Jan Thomas Hanto var ikke lite stolte da de sammen med ordfører i Holmestrand Johan Svele og vegsjef Johan Lepperød klippet snora under åpningen av riksveg 32, Island – Kronlia.

- Vi har tatt hensyn til lokalmiljøet, skolen og barna på denne strekningen, sa vegsjef Johan Lepperød før Linn Charlotte og Jan Thomas klippet snora. Nye riksveg 32, Island - Kronlia ble åpnet fredag 10. august.

Viktig tilknytning til ny E18 åpnet

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

Mange fra lokalmiljøet hadde tatt seg tid til å overvære åpningen sammen med folk fra Vegvesenet. Elever fra Hillestad skole var til stede og etter åpningen marsjerte de sammen med Holmestrand og Botne skoleskorps til Redvintunet. Ordfører i Holmestrand Johan Svele, fylkesordfører Ellen Gjerpe Hansen, fylkesmann Mona Røkke og vegsjef Johan Lepperød deltok også på det lokale arrangementet etter åpningen.

- Åpningen er en prøve på «den store åpningen» 30. oktober, sa Lepperød. Han poengterte også hvor viktig denne strekningen er, spesielt trafikknutepunktet på Kronlia. Denne strekningen vil få en større betydning når den nye E18 åpner. Dette har vært et anlegg som inneholder alt, bruer, tunneler, kulverter og gang- og sykkelveg. Han var også innom trafikksikkerhet i sin åpningstale.

gul mix

Tre nye gang- og sykkelveger

Tre gang- og sykkelvegstrekkninger ble i høst ferdig i Buskerud: 420 m langs Fv 3 mellom Lahelldammen i Lier og grensen mot Røyken kommune, 350 m i Åmot sentrum i Modum, samt drøye halvannen kilometer på Gulskogen i Drammen.

TEKST OG FOTO: INGER LISE SAGMO

Strekningen i Åmot sentrum ble 6. september åpnet av sjuendeklassingene Aleksander Koren og Recep Kara. Sammen med vegsjef Eva Solvi, ordfører Odd Flattum, prosjektmedarbeidere og naboer feiret de be-

givenheten med boller, brus og kaffe. Gang- og sykkelvegen i Drammen var i stor grad ferdig da lærere og elever tok i bruk nye Gulskogen skole i august, men videre arbeid vil pågå fram til midten av oktober.



Sjuendeklassingene Aleksander Koren og Recep Kara åpnet gang- og sykkelvegen på Åmot 6. september. T.h. ordfører Odd Flattum.

Opphøyde gangfelt, to lysregulerte fotgjengeroverganger, ombygging av kryss, ny belysning og bygging av fortau er også sentrale elementer i prosjektet, som først blir helt ferdig neste år når anlegget skal beplantes.

15 km for mye

Samtlige avstandskilt langs Rv 23 i Buskerud og Akershus samt E 6 i Østfold viser om lag 15 kilometer for mye, har produksjonssjefen i Buskerud Tore Braaten funnet ut på sin ferietur til Europa i sommer. Feilen ble varslet Vegdirektoratet og vegkontorene i Østfold, Oslo og Akershus umiddelbart. Nå tar Østfold først affære. De har fått bekreftet fra

svenske vegmyndigheter at europavegen mellom Göteborg og Oslo nå er blitt om lag 15 km kortere etter flere vegomlegginger og ny veg utenom Uddevalla. Østfold retter opp sine skiltfeil først, så kommer nok Buskerud, Oslo og Akershus etter hvert. Spennende å se hvor raskt og effektivt vi kan gjøre en slik jobb. Gatelangs følger saken.

23	E18	E6
Stockholm 568		
Göteborg 328		
Drøbak 40		

Tar du av E 18 ved Kjelstadbommen mot Oslofjordtunnelen forteller første skilt 328 km til Göteborg. Men det er om lag 15 kilometer for mye. - Og slik det hele veien videre gjennom Akershus og Østfold helt til Svinesund, forteller Braaten.

Plakat for samhandling

I Drammen er det etablert et tett samarbeid mellom stat og kommune i forbindelse med gjennomføringen av Vegpakke Drammen. Statens vegvesen og Drammen kommune har utarbeidet en plakat for samhandling for aktiv bruk i begge organisasjoner.

Plakaten beskriver samarbeidsformer og målsetninger for ledelsen og medarbeiderne i begge organisasjoner. For medarbeiderne heter det blant annet at de skal samarbeide i respekt for hverandres

faglige ståsted og ulike roller, være åpne for kritikk og konstruktive i sin kritikk overfor andre og være lojale overfor felles mål og beslutninger. Begge organisasjoner skal samarbeide om felles plan for hvert

prosjekt, opptre mest mulig koordinert og entydig overfor innbyggere, næringsliv og media, og sikre møteplasser for å videreutvikle god kommunikasjon og felles måloppfatning.

Folkefesten på E18 ble en suksess

TEKST: JORUN SÆTRE
FOTO: IVAR JON TUNHEIM



Små og store i aksjon ved den nye By the Way-vegkroa på Isla

Mange tusen mennesker hadde funnet vegen til nye E18 ved Island i nordre Vestfold lørdag 22. og søndag 23. september. Åtte idrettslag i nærmiljøet hadde sammen med Statens vegvesen Vestfold invitert til E18-innspurten på den nye motorvegen, fem uker før åpningen.

Lørdag var det gateløp og rulleskøyteløp og søndag var 1.250 med i sykkelløpet. Dette var den eneste gangen publikum fikk oppleve vegstrekningen til fots, på sykkel eller på rulleskøyter.

- Gratulerer med dagen alle sammen, sa en stolt vegsjef fra scenen ved By the Way på nye E18. Johan Lepperød åpnet folkefesten. Han fortalte at interessen for denne høyteknolo-

giske vegen har vært meget stor og anlegget har involvert og berørt mange mennesker. Det har utvilsomt til tider vært plagsomt for naboene til vegen med all byggevirksomhet og idéen om en folkefest synes han var et positivt tiltak. Han roste idrettslagene som tok på seg det store arrangementet.

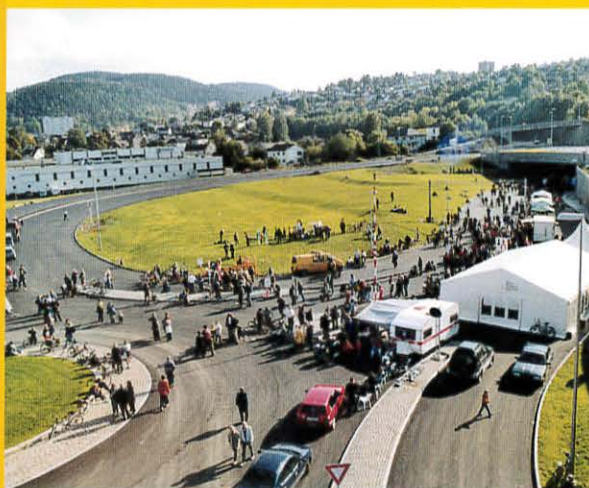
Flere lokale musikkorps satte preg på ar-

rangementet med kjente marsjer, jenter danset, basketballungdom fra Kongsberg demonstrerte sine sportslige ferdigheter og Nordre Swing spilte populære melodier fra scenen.

Folk fra E18-prosjektet delte ut brosjyrer og informerte om veganlegget. Trafikkavdelingen demonstrerte "Veltepetter" og "Bråstoppen".

Folksomt i Strømsåstunnelen

TEKST OG FOTO: INGER LISE SAGMO



Drammensere i hope-tall møtte opp da Statens vegvesen inviterte til tunnelvandring og publikumsdag, søndag 23. september i Strømsåstunnelen.

Drøye tre uker før åpning av ny E 134 Drammen – Mjøndalen fikk store og små anledning til å sykle og gå gjennom den 3,8 km lange tunnelen. På tunnelkinoen ble det vist både prosjektfilmer og Karius og Baktus. Sistnevnte ble kanskje litt i skumleste laget....



Svelvikfergen er ikke blant de prioriterte fergerutene i Norge

Ny Svelvikferge tidligst i 2003

Det blir ikke satt inn ny og større ferge mellom Svelvik og Hurum før tidligst 2003. Det bekrefter fergedirektør Steinar Eriksen i Vegdirektoratet.

TEKST: KJELL WOLD FOTO: JORUN E BRUN

Mange andre fergeruter i Norge med større trafikk- og kapasitetsproblemer er prioritert for ny bilferge over Svelviksund. Grethe Syvertsen i fergeselskapet i Drøbak har ennå ikke fått skriftlig svar på sin søknad til Vegdirektoratet, men har fått muntlig beskjed om hvor landet ligger og er ikke overrasket. – Men vi er skuffet over at det ikke tas mer hensyn til at Svelvikfergen begynner å bli gammel og slitt og ikke har topp moderne utstyr i forhold til nye sikkerhetskrav. Trafikkøkningen

vi har og økt frekvens på avgangene er ikke vår hovedbegrunnelse for å søke om ny ferge, men sikkerheten, sier Syvertsen. Svelvikfergen er i norsk sammenheng en liten og rimelig ferge med forholdsvis liten trafikk. Men stor slitasje på fergen som nå har halvtimes avganger mot tidligere 40 minutters avganger gjør at den for lengst er moden for utskifting. Dessuten trafikkerer den et smalt og vanskelig farvann med sterke strømninger og mye trafikk av store båter til og fra Drammen.



Tore Braaten og Thor Olaf Døvingen skal studere sikkerhet for vegarbeidere i California

På studietur i USA!

TEKST OG FOTO: BENTE TOVIK

Produksjonssjef Tore Braaten og driftsleder Thor Olaf Døvingen fra Statens vegvesen Buskerud har fått reisestipend, til California for å studere sikkerhet for vegarbeidere på trafikkert veg. Ved Institute for Advanced Highway Maintenance and Construction Technology skal de se på avansert teknologisk utstyr til bruk i vegarbeidsområder, blant annet en GPS-styrt "arbeidsvarslingsrobot", som følger etter kjøretøy som driver med skiltvask eller kantslått, en fjernstyrt hjullaster med kamera for inspeksjon av rasområder, bruer, åskammer, osv.

- I USA ble det i år 2000 drept 700 personer i ulykker i vegarbeidsområder, og 22 000 ble skadd. I Norge har vi ikke engang statistikk over slike ulykker, forteller Tore Braaten, som ser et stort forbedringspotensiale på norske vegar.

P.S. Turen som skulle gått i september ble avlyst/utsatt på grunn av terrorangrepene mot USA.

Glade prisvinnere

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

Her er ett av de to bevisene på at Rv 23 Oslofjordforbindelsen er et av de vakrere veganleggene i verden. Veganlegget ble i juni i år tildelt to prestisjetunge priser i konkurranse med 32 utvalgte veganlegg fra hele verden under IRFs verdenskongress i Paris. Premiene ble tildelt for beste anlegg i kategori Design og kategori Methodology. De to tunge krystallfigurene er søsterlig fordelt mellom Vegdirektoratet og Statens vegvesen Buskerud.

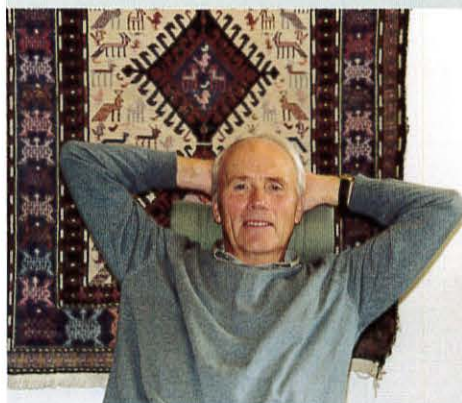


Glade prisvinnere som arbeidet på Rv 23 Oslofjordforbindelsen, her representert ved fire av dem, f.v. Arne Gunnar Sem, Ingerlise Amundsen, Bjørn Kleppstø og Kirstine Laukli.

Pensjonist fra nyttår

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

Vestfolds vegsjef, Johan Lepperød trer snart inn i pensjonistenes rekke, etter over 20 år i embetet. I neste nummer av Gatelangs presenterer vi den populære vegsjefen i en lengre artikkel, med bl.a. tilbakeblikk på 40 spennende års virke i offentlig tjeneste. Enn så lenge har vegsjefen mer enn nok å gjøre med omorganisering og innspurten på 35 km ny E 18.



Johan ser ut til å kunne trives litt mer tilbaketil også.



Faggrupeledere i Vestfold trafikkdistrikt blir, f. v. Olav Erik Krogstad, Eva Monsen, Odd Arntzen og Stein Erichsrud.

Eva Monsen ny leder av Vestfold Trafikkdistrikt

TEKST OG FOTO: KJELL WOLD

Larvik og Tønsberg trafikkdistrikt er nå slått sammen til Vestfold trafikkdistrikt. Etter en intern utlysning av lederstillingene ble Eva Monsen ansatt som ny distriktsleder. Det tradisjonelt mannsdominerte fagmiljøet får altså en dame i førersetet. Tidligere har Eva vært kontorleder på Larvik trafikkstasjon, leder for Fellestjenesten på vegkontoret og nå sist rådgiver i vegsjefens stab. De nye faggrupelederne er Odd Arntzen, faggruppe veg, Stein Erichsrud, faggruppe transport og Olav Erik Krogstad, faggruppe trafikant.

BUSKERUD

Nye medarbeidere

Roy Alstad, verkstedproduksjon, 1. august
Kristin Kolsrud, IT-seksjonen, 23. juli
John Arne Berg, spesialproduksjon, 1. juli
Lars Halsten, spesialproduksjon, 1. juli
Steinar M Gulbrandsen, 1. juli
Bente Nygren, trafikksikkerhetsseksjonen, 11. juni
Tor-Aage Dale, spesialproduksjon, 1. juni
Åge Syvaldsen, verkstedproduksjon, 1. juni
Odd-Petter Skatrud, spesialproduksjon, 1. juni
Terje Heimstad, verkstedproduksjon, 23. mai
Bjørn Haugnes, spesialproduksjon, 21. mai
Thomas Steen, verkstedproduksjon, 11. mai
Geir Sverre Horvei, spesialproduksjon, 1. mai

Sluttet

Ole Martin Loeshagen, utbygging/service, 17. august
Synnøve Brenna, trafikk/Ringerike, 31. juli
Per Helge Eggum, administrasjon/stab, 31. juli
Svanhild Larsen, administrasjon/fellestjenesten, 31. juli
Torild Fjeld, produksjon/Drammen, 31. juli
Bertil Brudeseth, utbygging/plan, 22. juli
Odd-Petter Skatrud, spesialproduksjon, 6. juli
Terje Kirkeby, utbygging/Bragernes, 31. mai
Trine Lise Ugstad Lere, produksjon/Drammen, 1. mai

Pensjonerte

Knut Andersen, produksjon, 31. juli.

50 år

17. juni: Mette Simensen
21. juni: Karin Grislingås
3. august: Ingertha Gandrudbakken
24. august: Annbjørg Lien
31. august: Erland Weberg
4. september: Svein Kaspersen
9. september: Torill Bakken
30. september: Anders Fredriksen
21. oktober: Audun Werner

60 år

11. september: Laila Bråthen
7. oktober: Robert Pettersen
16. november: Bodil Døvig

25 år i Statens vegvesen

1. august: Olav Tveit
1. august: Hilde Midtgaard Aaby
1. august: Dag Gjæver Pedersen
1. november: Marthin K. Harangen
12. november: Ole Reidar Bollerud

Takk

Takk for oppmerksomheten i anledning min 60-årsdag.

Elsa Østern

Tusen takk for gaver og oppmerksomhet i anledning min 60-årsdag.

Arne Bråthen

Takk for oppmerksomheten i anledning min 50-årsdag.

Karin Grislingås

Takk for oppmerksomheten i anledning min 50-årsdag.

Mette Simensen

Hjertlig takk for gaven og oppmerksomheten på min 50-årsdag!

Svein Thoreplass

Jeg vil takke for oppmerksomheten jeg fikk fra mine arbeidskollegaer i forbindelse med min overgang til pensjonisttilværelsen.

Egil Syvertsen

TELEMARK

Nye medarbeidere

Arne Bjørn Lia, fagarbeider produksjon, 1. august
Bård Follaug, avdelingsingeniør IT, 8. august
Adriana Jubskås, avdelingsingeniør utbygging, 20. august
Øvind Svihus, fagarbeider produksjon, 1. sept.
Atle Slåen, fagarbeider produksjon (engasjement), 1. september

Sluttet

Ingrid T. Nilsen (permisjon), 31. mai
Erik Spilsberg, 14. juni
Kirsti Pedersen, (pensjon) 30. juni
Ole Gunnar Plassen, 30. juni
Gunn Merete Theodorsen, 31. juli

50 år

4. juni: Gunnar Lundtveit
14. juni: Reidar Møane
11. juli: Sveinung Tubaa
26. august: Wilfred Aakre
17. september: Åge Bøen
21. september: Ånund Reinsviki

60 år

9. juni: Thorleif Kilen
28. juni: Arne Rinde
28. juli: Runolv Leiseth
31. juli: Astrid Marie Venås
15. august: Øystein Groven
20. september: Helge Tors
30. september: Kjell Østbø

Takk

Hjertelig takk for alle gaver og all oppmerksomhet i forbindelse med 60-årsdagen min!

Thorleif Kilen

VESTFOLD

25 år i Statens vegvesen

3. mai: Kjell Karlsen
26. juli: Erik Jespersen
26. juli: Per Erik Stangø
16. august: Bjørg Trangerud
4. oktober: Wenche Bjune
25. oktober: Martin Visnes
1. desember: Trygve Stien
1. desember: Jørn Hæhre

40 år i Statens vegvesen

10. mai: Allan Kristiansen
1. august: Mathias Håkegård

50 år

23. juli: Roar Gärtner
6. august: Jorunn Hegna
25. november: Liv Bråmark

60 år

15. oktober: Kjell Helgeland
20. desember: Oddvar Bakken

70 år

7. juli: Anne Vestskogen
16. juli: Magnus Bøie
4. august: Bjarne Hauge
23. september: Ivar Antonsen

75 år

28. november: Arne Holhjem
29. november: Leif Larsen

Takk

Jeg vil gjerne få takke alle for gaven til min 50-årsdag.

Hilsen Jorunn Hegna

Takk for oppmerksomheten i anledning avslutning av arbeidsforhold og overgang til pensjonisttilværelse. En spesiell takk til kolleger for alle fine gaver.

Kjell Karlsen

Tusen hjertelig takk for gaver og blomster i forbindelse med min overgang til pensjonisttilværelsen.

Hilsen Reidun Berg

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

Kåre Holtung

«Årsmøte i Vestfold
vegarbeiderforening torsdag
18. oktober kl. 18.30 på
Sandefjord Motorhotell,
Fokserød.
Medlemmer og pensjonister
er hjertelig velkomne.»

bakruta

Obladi...oblada...



Statens vegvesen

TEKST: ANNE METTE STORVIK - 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

Sentralbordet i Vestfold har skrevet ned alle de fantasifulle betegnelse folk bruker når de ringer og lurer på noe angående de kjære kontrollmerkene våre...

Oblater - Dubletter - Obligater - Dublikater - Dublater - Klistrelappene - Palettene - Det blå tablået - De derre lappene - De blå greiene - Umblater - Brikker - Blå avgiftsmerker - Blå sjablonger - Plattær - De blå skiltene - Oblator - Tablonger - Sånne til å ha på skiltene - Emblemer - Blåmerker - Vegavgiftsmerke - Emblater - Oblonger....

All ære til jentene på sentralbordet; både for at de klarer å gjette hva det gjelder, og for at de klarer å holde seg alvorlige.



Statens vegvesen