

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Nr. 5/18. årgang
7. mai 1991



84 pæler ned til 40 meters dybde skal bringe E 18 over Gjennestadmyra i Stokke.

Pælebru over "bunnløs" myr

3000 meter med pæler er slått ned i bakken over Gjennestadmyra i Stokke. På det dypeste må man 40 meter ned for å finne fast fjell. E 18 vil forsere det vanskelige partiet ved hjelp av en bru på 84 pæler og en superlett fylling. Forskaling og armering av overbygget kommer i gang i mai.

Side 5

Miljøkontroll
Side 3

Ledelsens spalte
Side 4

Sysselsettingen i
anleggsdriften
Side 6 - 7

Nakkesleng
Side 8

Vi presenterer
Sande vegstasjon
Side 9 - 13

Pensjonistene
Side 13

Med Vega til
Sverige
Side 14

Mer saltdebatt
Side 15

Rune i Botswana
Side 16 - 17

Historielaget
Side 18 - 19

Det skjer i mai
Side 20

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Redaktør: Erik Thomassen

I redaksjonen:
Jorun Sætre Bringaker

Redaksjonsråd:
Anton Asbjørnrød,
Tore Jan Hansen,
Kåre Holtung,
Trygve Larsen
Johan Lepperød

Utgitt av
Statens vegvesen Vestfold,
Postboks 323, 3101 Tønsberg

Sats&lay-out:
Statens vegvesen Vestfold

Trykt på miljøpapir hos
Horten Print Shop

Opplag: 700



Heller tenne et lys enn
klage over mørket!

I vegen for DEG!

E 18 ved Svartskog i Akershus. Vegarbeid pågikk, skiltet med 60 km/t. Av de 7328 bilene som passerte arbeidsstedet holdt kun fem under 60 km/t. Nesten halvparten holdt over 90 km/t. Fem kjørte over 150 km/t. Høyeste målte hastighet var 188 km/t.

21. mai innledes en ny "I vegen for DEG"-kampanje. Målet er å bedre sikkerheten for de som jobber på vegen. Eksempelet fra Akershus viser at vi har en vanskelig oppgave når vi skal få folk til å ta mer hensyn ved passering av vegarbeidsområder.

Den som har beveget seg til fots i vegbanen på E 18, vet hvilke voldsomme krefter trafikken utgjør. Og hvor små marginene egentlig er. Folk flest er vant til å ferdes på vegene omgitt av stål. Vi føler oss trygg bak rattet, og mener vi har kontroll og oversikt over situasjonen. Vi føler ingen uro ved at femti tonn tunge vogntog passerer i 80 km/t en meter unna.

For bilisten består trafikken av biler. Få tenker på at det ferdes bløte mennesker også på motorvegene. Vi tror noe av oppgaven vår ligger her. Det gjelder å få gjennomslag i folks bevissthet for at det faktisk er levende mennesker som arbeider helt inntil trafikk-infernoet; mennesker uten stålpanser, men av kjøtt og blod.

Sannsynligvis skal det sterke virkemidler til for at vi skal få folk til å endre adferd og ta mer hensyn til vegarbeidernes sikkerhet. I år vil vi satse ekstra i Vestfold. Vedlikeholdet har satt av et relativt stort beløp til en informasjonskampanje, som man håper skal få folk til å

vise større ansvar når de passerer våre vegarbeidsområder. Kampanjen blir samordnet med den sentrale informasjonsinnsatsen som Vegdirektoratet setter i verk.

Kampanjeslagordet "I vegen for DEG!" fokuserer på noe av det vi ønsker å nå fram til folk med: Det er mennesker i arbeid på vegen. De er der for din skyld. Ta hensyn



**Redaktøren
mener**

så du ikke kommer til å skade noen av dem.

Selv om sikkerheten på arbeidsstedet i første rekke er et arbeidsgiveransvar, må det være lov å regne med aktiv medvirkning fra de dette i første rekke gjelder. 21. mai skal vi syns i lokalmiljøene rundt om i fylket med utdeling av folde- og andre småting til forbigående. Klistremerker og T-skjorter med kampanje-logo blir distribuert til alle i utedrifta før pinse. T-skjortene er i år også offisielt godkjent som arbeidsantrekk til bruk på veg. Bruk dem!

Tøff målsetning for avgass-utslipp

Rundt 30 % av de kontrollerte bilene hadde for stort utslipp av CO da Biltilsynet gjennomførte miljøkontroll på Kirkebakken i Borre 23. april.

- Dette er omtrent den samme andelen som vi registrerte i fjor, sier Stein Erichsrud ved Biltilsynet i Horten. Målsetningen er at 80 % av kjøretøyene skal tilfredsstillere avgasskravene. Denne kan komme til å vise seg vanskelig å nå.

Erik Thomassen

- Når det gjelder andre tekniske forhold har folk flest selv en formening om hvilken stand bilen er i, og de kan få rettet feil for ikke å bli tatt i en kontroll. Slik er det ikke når det gjelder avgass. Bilistene har vanligvis ingen formening om hva bilen slipper ut av CO. Derfor har ikke miljøkontrollene like sterk preventiv effekt som andre kontroller.

- Å nå plantallene for miljøkontroller, skal vi nok klare. Men jeg tror målsetningen om at 80 % av kjøretøyene skal være innenfor kravene blir tøff å nå, sier Stein Erichsrud. Satsingen på informasjon og kontroller har ikke stor nok effekt. Folk er positive til miljøkontrollene helt til de får mangellappen. Da får pipa en annen låt. Og skal vi presse ned antallet utslippssyndere gjennom kontrollvirksomhet alene, må vi satse enormt.

Stein Erichsrud kjenner også eksempler på at bilverksteder saboterer



Folk har små muligheter til å selv å ha oversikt over utslipp fra bilen sin. Derfor er den preventive effekten av miljøkontrollene mindre enn for andre typer kontroller. T.v. Tille Skogsrud fra Biltilsynet Horten.

kontrollopplegget. - Vis bilen, sier de etter å ha justert ned utslippet, så kan du komme tilbake til oss etterpå så skal vi justere den slik at den går skikkelig igjen. Et annet trekk er at folk forsøker å justere motoren selv for å tilfredsstillere kravene. På eldre biler er ikke dette så vanskelig, men nyere biler er langt mer kompliserte, og de krever avansert måleutstyr om man skal finne fram til feilen. - Bare nå i morges har jeg hatt to biler til etter-

kontroll, sier Erichsrud, og ingen av dem tilfredsstilte kravene nå heller.

221 kjøretøyer ble kontrollert på Kirkebakken 23. april. Biltilsynet i Horten og Tønsberg stilte med to måleapparater. Etterhvert ble det god flyt i kontrollen slik at folk slapp å vente særlig lenge. NRK Buskerud/Vestfold og en nærradio i Horten dekket det som skjedde og bragte fyldige reportasjer dagen etterpå.

Vår avgiftspolitik en bremse for miljø og sikkerhet?

Dette er nytt for oss. Men igjen er det altså bekräftet.

Eldre biler er oftere innblandet i ulykker enn nyere biler. I en undersøkelse som UNI-Storebrand har foretatt, viser det seg at eldre biler har flere ansvarsskader enn nyere biler. Dvs. at førere av eldre biler er oftere innblandet i ulykker de har skylden for enn førere av nyere biler.

Grovt sagt kan man si at førere i alderen 18 - 25 år har dobbelt så mange ansvarsskader som førere i alderen 26 - 50 år og at førere med biler over 13 år har dobbelt så mange ansvarsskader som biler yngre enn 4 år.

Usikkerhetsmomenter finnes alltid i slike undersøkelser. Hovedkonklusjonen er likevel at yngre førere har høyere ulykkesrisiko enn eldre og at eldre biler er mindre trafiksikre enn nyere biler. Videre at kombinasjonen yngre bilfører - gammel bil, slik som vi ofte ser det i Norge, er særlig uheldig. Biltilsynet må derfor satse på kontroll, veiledning og tilsyn med denne gruppe.

Gjennomsnittsalderen for personbiler i Norge var i 1987 6,9 år. I fjor var den øket til 8,8 år. Vi vet også at antall feil er stigende. I 1987 var det 198 feil pr. 100 biler. I 1990 var antallet steget til 230 feil pr. bil. Og det er ikke minst de farlige feil som brems, styring og lys som er stigende. Vedlikeholdet vet vi for lite om, men når folk blir nødt til å bruke bilen lengre, blir det også mer mangler.

Ser man på miljøsidan og den forurensning bruken av bilen representerer (utslipp og støy), er vi her like ille ute. Vår gamle bilpark må altså brukes mer og mer med en alt for liten utskiftningstakt.

Nybilsalget er meget lavt. Fortsetter denne tendensen har personbilsalget ikke vært lavere siden 1963, da det ble første-gangsregistrert 48000 personbiler.

De nyere modeller som er mer trafiksikre og mer miljøvennlige har vi ikke råd til å anskaffe ikke minst pga. skyhøye avgifter. De siste 3 år spesielt, har frembrakt bilmodeller som i sikkerhet og miljøvennlighet er de eldre typene langt overlegne.

Å utvikle en ny personbil koster gjerne en 5 milliarder kroner. Den samlede utviklingskostnad for bilindustrien er derfor sikkert flere hundre milliarder. Det er således betydelig beløp som satses for å tilfredsstille alle de markedskrav vi stiller, men forgjeves: Norge har ikke råd til å ta de i bruk! I stedet har vi kommet med en miljøavgift av bensin (CO₂-avgift) på bruken av vår gamle bilpark som har lite med bedring av miljøet å gjøre. En vanvittig sum som bare forsvinner i det store sluket. Samtidig som vi vet at transportkostnadene i Norge er skyhøye i forhold til andre land i Vest-Europa.

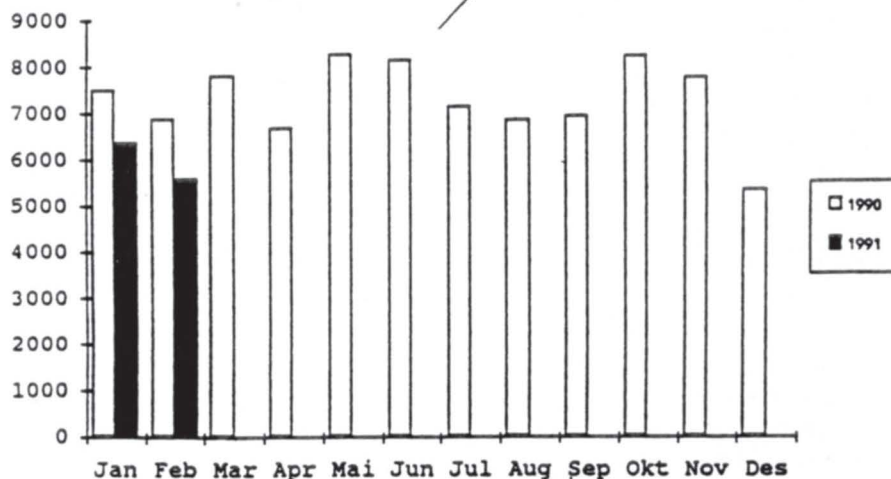
Samferdsel er et nøkkelområde for Norge. Vi har en spredtboende befolkning hvor behovet for samband mellom oss er stort. For oss som steller med vegbygging og vegtrafikk og som bidrar sterkt i mulighetene for å dekke vår befolknings behov for transport og hvor nettopp bilen gjøres til syndebukk, er ikke denne politikk god nok. Vi må få en bilpolitikk som gir muligheter for god samferdsel, og som samtidig

sørger for godt miljø, dvs. tar i bruk den teknologi som den nye utvikling gir muligheter for. Vi kan ikke lenger finne oss i at våre politikere stadig fjerner seg fra de mål vi har, nemlig en sikrere og mer miljøvennlig transport. Avgiftsfritak når det gjelder miljø- og sikkerhetstiltak på bilparken er minimumskrav.

Ledelsens spalte



Christi



Nye og bruktimporterte biler 1990 og -91.

Bru på 84 pæler over Gjenne- stadmyra

3000 meter pæler skal bære den drøyt 200 meter lange brua over Gjenne-
stadmyra. T.h. Olav Thorsen som har vært kontrollør på prosjektet.



**-De dårlige grunnforholdene er årsaken til at det blir bygd ei bru over deler av Gjenne-
stadmyra på E 18 Holmene-
Tassebekk, sier Carl Erik
Dahl, leder for grunnborin-
gen. Valget av brukonstruks-
jon har vi gjort med bak-
grunn i at den er kostnads-
messig sammenlignbar med
en fylling av lette masser.**

Jorun Sætre Bringaker

Vestfolder'n tok kontakt med Carl Erik Dahl for å få vite litt om pælejobben. Med seg på denne jobben har han hatt Olav Thorsen som har hatt oppfølging og ansvaret for føring av pæleprotokoll. -Før vi startet med jobben har vi gjort en god del forarbeid, sier Dahl. Det er gjort grundige

grunnundersøkelser og etter prøvepæling ble det konstatert at det på endel steder var hele 40 m ned til fast fjell. På den del vi nå har bygd fylling, ble pælene stående i et hardt lag og under dette var det bløte masser. Det kunne være fare for å få setninger på et seinere tidspunkt på disse pælene, derfor valgte vi en fylling med EPS på dette partiet. Der hvor det nå blir bygd ei bru, har pælene blitt rammet ned til fjell.

- Det var i utgangspunktet meningen at det skulle være en bru på 455 m, dvs. over hele myra, fortsetter Dahl. Årsaken til t det ikke ble bru over hele strekningen er de spesielle grunnforholdene hvor vi på halvparten av strekningen ikke klarte å få pælene ned til fjell. Løsningen blir ei bru på ca.200 meter og en 250 meter lang fylling av superlette masser. I syd inntil landkar er det også bygd en fylling bestående av EPS.

Pælene er slått fra 20-40 m ned i bakken og rager 5 m over bakken. På pælene skal det nå støpes en jevn plate og så begynner

arbeidet med brua som regnes å være ferdig støpt midt i september. Det er til sammen ca. 3000 m pæler, hvis vi legger sammen antall meter over og under bakken. Arbeidet med pelingen er det firmaet Norfund A/S som har stått for og etter som vi forstår på Carl Erik Dahl har arbeidet gått bra, de startet ca. 1. mars og var ferdig til 6. april. Det var akkurat den tida som var beregnet for denne jobben.

-Også grunneierne i distriktet rundt Gjenne-
stad virker fornøyd med denne løsningen istedet for fylling på hele strekningen, sier Dahl. Som forteller videre at kostnadsmessig har pelejobben kommet på ca. 1,7 mill. kr. En tilsvarende bru er bygd ved Eidsvoll for ca. 2-3 år siden.

Carl Erik Dahl er leder for grunnboringa som blir gjort i forkant av hvert eneste anlegg vi har og i neste nummer av Vestfolder'n har vi tenkt å presentere de 3 som har dette som arbeidsområde. Det er Alfred Stølan, Sven Erik Hem og Johnny Christensen.

Sysselsettingen skal sikres

- Målet er å sikre full sysselsetting i anleggsdriften gjennom vinteren 1992, sier anleggssjef Ivar Wulff. Arbeidet med å klargjøre nye prosjekter er nå kommet i gang for fullt, men ikke så langt at man sitter inne med en fullstendig oversikt over sysselsettingssituasjonen. Klagebehandlingen av hovedplanvedtaket for ny E 18 i nordfylket ser ut til å dra så mye ut i tid, at det ikke vil være mulig å komme i gang i med motorvegprosjektet før tidligst om ett års tid. I perioden fra åpningen i Stokke, 15. november, til anlegget i nord kommer i gang, må man derfor ta sikte på å gjennomføre andre, mindre prosjekter.

Erik Thomassen

Anleggsdriften har gått på høygir i lang tid nå. Alt har blitt satt inn på å åpne i Stokke til høsten, selv om været og setningsproblematikken fortsatt kan spille oss et puss.

- Kunne dere ikke ha slakket av på tempoet slik at det var sysselsetting til våre egne på anlegget gjennom vinteren?

- Noe av årsaken til at vi har forsert anlegget så sterkt, var at vi ønsket å avslutte i Stokke før vi startet opp i nord. Den seine saksbehandlingen i Vegdirektoratet gjør at forutsetningene på dette området nå er endret. Nå er det likevel for seint å legge om



E 18 i Stokke blir ferdig før det er klart for oppstart i nordfylket. Det arbeides nå med å klargjøre prosjekter som kan sikre sysselsettingen gjennom vinteren 1992.

strategien. Det ville uansett ikke ha blitt nok arbeid for våre folk i Stokke etter 15. november. Noe arbeid vil likevel gjenstå etter åpningen, så helt folketomt blir det nok ikke på anlegget gjennom vinteren, sier Ivar Wulff.

- Har vi penger til å sysselsette folk med andre prosjekter?

- Den forserte framdriften på E 18 vil gi en besparelse på minst 25 millioner kroner totalt. Dette er midler som kan settes inn i andre prosjekter.

I utgangspunktet er det mest aktuelt å satse på små prosjekter inntil vi kan komme i gang i nordfylket. Dette vil gjøre det lett å omdisponere på kort varsel når brikkene er falt på plass for den store E 18-utbyggingen. Parallelt med arbeidet med E 18, satses det ellers på å få til en fullfinansiering av riksveg 310 Horten - Kirkebakken ved hjelp av eksta-ordinære sysselsettingsmidler. Her foreligger det en

godkjent reguleringsplan. Byggeplanleggingen og grunnervervet er nå kommet i gang med sikte på å ha prosjektet klart til anleggsstart våren 1992. Ny riksveg 310 er kostnadsregnet til 145 mill. kr. og vil ha en anleggstid på ca. to år.

Ellers er det utarbeidet en oversikt over mindre tiltak som det kan være aktuelt å forsere for å sikre sysselsettingen fram til E 18-anlegget i nordfylket kommer i gang for fullt. Et aktuelt prosjekt kan være utbedring og forsterkning av riksveg 303 Hem bru - Lofterød i Sandefjord. Dette foreligger det byggeplan for, og forutsatt minnelige ordninger med grunneierne, kan arbeidet komme i gang til høsten. Kostnadene er anslått til 4,5 mill. kr.

Til høsten kan man også sette i gang utbedringsarbeider på akselasjonsrampen fra nord på E 18 på Fokserød (Sandefjord). Byggeplan er her under

utarbeidelse, og grunnerverv vil ikke være nødvendig. Dette arbeidet har en kostnad på ca. 2 mill. kr.

Også på strekningen Åsly - Melsom skole på riksveg 303 i Stokke kan arbeidskraft settes inn til høsten. Her er det snakk om breddeutvidelsesarbeider kostnadsregnet til 1,1 mill. kr. Et tilsvarende prosjekt ligger klart på riksveg 309, strekningen Ekenes - Bruabekken i Nøtterøy. Kostnadene her er 1,4 mill. kr. På E 18 syd for Solum utekontrollstasjon kan det bli aktuelt med mindre siktutbedringer.

De to gang- og sykkelvegprosjektene riksveg 318 Gunnestad - Folkets hus (Sande) og riksveg 301 Solli - Stavern (Larvik) kan framskyndes et halvt år slik at de kan få oppstart våren 1992. Total kostnadsramme for disse er 9 mill. kr. Samtidig kan man eventuelt komme igang med større utbedringsarbeider på riksveg 312 Gravdel - Lønnskoll. Her er behovet for å få gjort noe stort, og ressursbehovet derfor tilsvarende; totalt kan det dreie seg om ca. 20 mill. kr. i denne omgang.

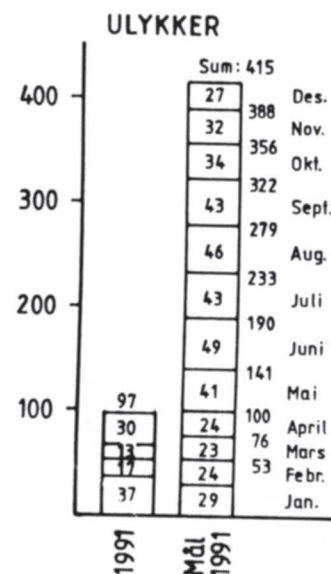
Om det skulle være behov for prosjekter også høsten 1992, vil miljø- og trafikksikkerhetstiltak på riksveg 310 Horten sentrum - Trimveien kunne bli aktuelt. Dette er et prosjekt med en total kostnadsramme på 18 mill. kr. Det er også mulig å komme igang med omlegging av riksveg 303 på Torstrand i Larvik ("Grunnlinjen") på dette tidspunktet.

På fylkesvegnettet kan man forsere utbedringen/forsterkningen av Krokenvegen i Lardal (Z-860) slik at dette prosjektet slutføres i 1992 i stedet for i 1993. Z-264/265 Kilen - Gokstad i Sandefjord, et prosjekt til 5 mill. kr., kan startes opp til høsten. Forbindelsen Verningen - Tjodalyng (Larvik) kan komme igang vinteren eller våren 1992. Dette har en prisplapp på 16 mill. kr. Senere kan det være aktuelt med tiltak på Eikveien og Valløveien i Tønsberg, mens Skjee - Kongåsen i Stokke og ny veg til Torp flyplass først vil kunne bli aktuelle mot slutten av 1992.

30 ulykker i april

I april skjedde det 30 ulykker med personskaade på vegene i Vestfold. En person ble drept. Gjennomsnittet for april de siste fem årene er 26 ulykker.

Hittil i år har det skjedd 97 ulykker. Målet er å komme under 415 på årsbasis. Foreløpig ser det ut til at dette kan være innenfor rekkevidde.



Åpning i Stokke 15. november Forsinkelse i nordfylket

Det er nå klart at nye E18 i Stokke kan åpnes i midten av november. Når vi kommer i gang i nordfylket er imidlertid fortsatt uklart.

Erik Thomassen

Riktignok kan setninger ennå skape problemer på Stokke-anlegget, men den økonomiske siden av spørsmålet synes avklart. Vi får låne de 30 millionene vi trenger for å fullføre i år. (Pengegene kan også komme som tilleggsbe-

vilgning i form av sysselsettingsmidler).

I nordfylket hindres grunnervervet av den sene klagesaksbehandlingen av hovedplanen. Saken er nå imidlertid ferdigbehandlet i Vegdirektoratet, som bare har gjort noen mindre justeringer i forhold til hovedplanvedtaket. (Vest for i steden for øst for kafe Cecil på Helland i Våle). Det er Samferdselsdepartementet som skal ta endelig stilling til klagen på hovedplanvedtaket. Her starter man behandlingen av saken nå.

Hvor lang tid departementet trenger for å avgjøre saken, er det ikke lett å si, men mye kan vel tyde på at vi kan få en avgjørelse i løpet av høsten. I tillegg har SV meldt et forslag til Stortinget om å utrede linjevalget på nytt. Det er likevel lite trolig at dette vil få tilslutning når det kommer opp etter at departementet har avsluttet klagebehandlingen.

Når vedtaket i departementet foreligger vil det ta ca. 6 mnd før vi kan komme igang med anlegget i nordfylket.

Fokus på "nakkesleng" ga økt ulykkesrapportering

Vegdirektoratet har, med tall fra Statistisk Sentralbyrå, laget en kort oppsummering av "Ulykkesituasjonen i 1990". Oversikten tar for seg hele landet under ett, uten å gå i detalj. Statistisk Sentralbyrå teller fremdeles, så tallene er "foreløpige". Oppsummeringen bekrefter noe som også kommer fram i ulykkesstatistikken for Vestfold, nemlig at nakkeslengskadene og påkjøringer bakfra er et større problem i trafikken enn vi kanskje har vært klar over.

Øystein Langdalen

I hele landet sett under ett har antallet ulykker med personskade økt igjen de to siste årene, etter en nedgang midt på 80-tallet. Økningen har vært større enn trafikkveksten. Risikoen har økt, med andre ord. Det har blitt farligere å ferdes i trafikken, eller har det nå det?

Det er rapportert flere ulykker med personskade enn før, det er riktig. Men - dette betyr ikke nødvendigvis at det har skjedd flere ulykker. Vi vet fra før at en stor andel av personskadeulykkene aldri blir rapportert, og dermed heller ikke kommer fram i noen statistikk. De færreste har brydd seg med å blande politiet inn når de bare har hatt litt vondt i nakken etter en smell. Det vil si - sånn var det før.

De to siste årene har både avisene og andre skrevet og sagt mye om nakkesleng, eller whip-lash, som det heter på fint. Plutselig ble folk med krave et daglig syn i by-vrømmelen. Folk ble

sykemeldte og ymse ettervirkninger kunne føres tilbake til en medtrafikanter "der bak" som ikke klarte å stanse i tide. Det ble dannet en egen forening for nakkeslengskadde, en aktiv sådan, og de fleste ble mer oppmerksomme på slike skader.

Nakkesleng får man altså når man blir påkjørt bakfra. De fleste av disse ulykkene har aldri vært rapportert. Mens 8 av 10 andre ulykker med personskade har havnet i politiets rapporter, har påkjøringer bakfra bare i 3 av 10 tilfeller havnet der. Det var før! Nå - derimot, blir det meldt fra om slike ulykker. Dette har ført til at statistikken viser en kraftig økning i slike ulykker de to siste årene. I Vestfold har vi før 1988 hatt vel 40 påkjøringer bakfra hvert år. I fjor kunne vi notere 77.

Dette betyr ikke at det skjer flere slike ulykker enn tidligere. Det betyr derimot at flere av dem havner i politiets rapporter, og dermed også i statistikken. Forsikrings-selskapet Gjensidige

har også gått disse ulykkene etter i sømmene. De har kommet til at det faktisk skjedde færre påkjøringer bakfra i fjor enn tidligere. Forsikrings-selskapene får jo som kjent med seg alle ulykkene, også de uten personskade. De unngår dermed den usikkerheten som ligger i det å bygge bare på personskade-ulykkene. Så - selv om statistikken viser at trafikken ikke ble noe sikrere i fjor, så kan det hende den ble det allikevel.

Nå skal ikke jeg grave meg ned i statistikken. Nakkeslengulykkene kan nemlig også ha en helt annen forklaring. Det er vår og naturen påvirker både det ene og det andre. Selv har jeg anskaffet ny bil nylig, en liten, snerten sak med aerodynamisk bakpart. Kan det være at bilen er av hunkjønn? I såfall må bilen ha løpetid, for jeg har stadig en eller annen brunstig rakett med brede dekk og bølge-lykter på støtfangeren der bak. Moralen er..... Tja, det kan du jo finne ut selv.



Mye tyder på at fjorårs-trafikken var tryggere enn statistikkene våre viser. Økt registrering av påkjøringer bakfra kan utgjøre 10 % av de registrerte ulykkene.

Vi presenterer oss:



Vedlikeholdsområde 1

Sande har vært "utestasjon" for Vegvesenet siden 1929. I 1930 kom Olav Brekke som oppsynsmann for vedlikeholdet, anlegget og verksted-drift. Siden den gang har drifta blitt funksjonsdelt, og nå er det bare vedlikeholdsavdelingen som benytter Sande som vegstasjon, i hvertfall fram til 1996....

Rolf Sommervik

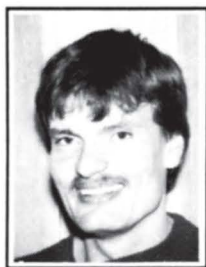
Vedlikeholdsområde 01 har vedlikeholdet av riks- og fylkesveger nord for riksveg 306, unntatt Horten bykjerne

hvor Borre kommune har vedlikeholdet. Område 01 har 214 km riksveg, 160 km fylkesveg og 5 km grusveg (Merkedamsvegen), om 8-9 år vil området ha 35 km 4-felts motorveg i tillegg. Det er totalt 21 personer som er tilknyttet Sande. På kontoret er vegmester, oppsyn (3 stk.) og kontorpersonale (2 stk.). De øvrige arbeider "ute" fordelt på 4 rodelag med hver sin formann. I tillegg er det 2 mann som tilhører maskinsentralen og 1 mann som er "gitt bort" til anlegget (Magnus Solum).

Vi disponerer følgende bevilgninger i år: 10.90 mill. kr til vedlikehold av

riksveger, 0.75 mill. kr. til utbedrings-tiltak i Holmestrandtunnelen 0.60 mill. kr. til vedlikehold av fylkesveger.

I tillegg er det utbedringsmidler til fylkesveg Z-860 og fylkesveg Z-221. Den viktigste og mest ressurskrevende vegen i området er naturlig nok E 18, med årsdøgntrafikk opp til 17.000 kjøretøyer på enkelte strekninger. Ca. halvparten av alt trafikkarbeid blir avvirket på denne vegen. Vår oppmerksomhet, ressurser og beredskap er derfor i meget stor grad rettet mot E 18.



Jostein
Birkeland



Odd Tandberg



Rolf
Sommervik



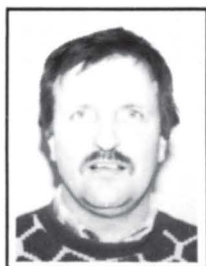
Viktor Solberg



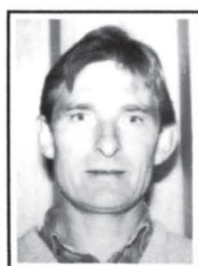
Irene Enerud



May Britt Lian



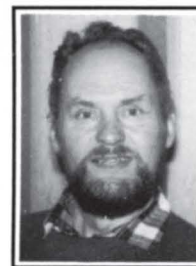
Magne
Stenbrenden



Bjørn Lindseth



Øyvind
Lindseth



Per Teien



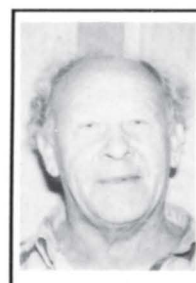
Arne Rekstad



Einar Larsen



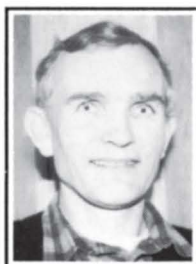
Sigbjørn
Gjerden



Bengt Olofsson



Chr. Bræin



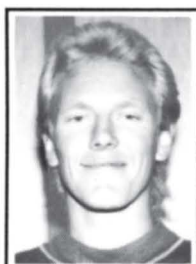
Alf Åsberg



Per Nakjem



Hans R. Næss



Jan Eriksen

Odd
Damdalen

Vedlikeholdsområde 01 - Sande vegstasjon

Jan Eriksen, født 20. juni 1966.

Han startet i Vegvesenet april 1987 som spesialarbeider ved Sande vegstasjon. Jan holder for tiden på med paragraf 20 kurs, og vil ta fagprøve til sommeren. Han er for øvrig en av "vaktene" på vegstasjonen. Ved siden av å være aktiv forballspiller for Holmestrand er Jan en av våre mest aktive festdeltakere og har underholdt med mang en god historie.

Per Teien, født 17. mai 1940.

Per begynte i Vegvesenet i februar 1962 på grunnseksjonen, som 2. generasjon vegarbeider. Han har vært innom både anlegg og maskin, men jobber i dag som maskinfører for vedlikeholdet. Har antakelig rekord med 12 forskjellige innleverte rapporter på en måned. Per er interessert i jakt, fiske, båt, bil, skyting og steinslipping. Han har sammen med familien vært på Landskytterstevnet hele 32 ganger. Ellers har Per utmerket seg som festdeltaker, men dagen derpå har deltakelsen ved matbordet vært heller la-ber.

Christian Bræin, født 12. juni 1935.

Han begynte i Vegvesenet i 1975 som spesialarbeider i vedlikeholdet.

Christian er i dag fagarbeider tilknyttet område 01, men jobber i sommerhalvåret som asfaltkontrollør. Han er travinteressert, men bruker også en del av fritiden på jakt og fiske. Ellers har Christian svært mange gode historier, men de tar vi en annen gang.

Per Nakjem, født 23. september 1954.

I Vegvesenet begynte Per allerede i 1971 som flisegutt på Lågendalsanlegget. Etter fylte 18 år startet han med fjellarbeid på Farriseidet. Fulgte Lågendalsanlegget til dette var ferdig i 1980. Deretter søkte han seg til vedlikeholdet og ble formann for røde 1.4, Lågendalen i 1987. Fritiden går foruten familien med til bridge, jakt og stell av gården.

Odd Damdalen, født 14. februar 1929.

Odd begynte i Vegvesenet og vedlikeholdet i 1962 som forskalingssnekker på bru i Vassås. Han jobbet ca. 2 år i vedlikeholdet før han gikk over til maskinavdelingen der han var ansatt fram til overflytting tilbake til vedlikeholdet i 1987. Han har hovedsaklig kjørt hjullaster, lastebiler og dumpe-re. Til sommeren regner han med å gå inn i pensjonistenes rekke. Når det

gjelder fritida har Odd mange allsidige interesser.

Arne Rekstad, født 17. juni 1948.

Arne startet på maskinsentralen i 1969, der han kjørte forskjellige maskiner. Han kom til vedlikeholdet og Sande som spesialarbeider røde 1.2, Kopstad. Ble formann i denne, som inneholder bl.a. E 18 og Holmestrand-tunnelen i 1987. I tillegg er han med på sikring og rensk av fjell for vedlikeholdet og anlegget. Arne er "fotballfrelst" og "sportsidiot", med Holmestrand som spesialområde. Han har for øvrig vært med på Vegmesterskap i presjonskjøring 3 år på rad, med 4. plass som beste resultat.

Einar Larsen, født 2. september 1945.

Vegvesenansatt ved vedlikeholdet i 1978 som spesialarbeider. Han har sitt tilholdssted på Kopstad, men er en av vaktene på vinteren og holder på med kantrensk om sommeren. Einar har båt og bruker denne flittig sammen med familien.

Øyvind Lindseth, født 31. mai 1953. Øyvind begynte på grunnseksjonen i 1970. Han var på Sande som lagerformann fra 1973 til 1976, maskinsentralen. I 1978 ble han formann for rode 1. 1, Sande. Øyvind er "håndballfrelst", men liker også en tur i skog og mark. Benytter gjerne sommerferien til å ta med familien på tur sydover i Europa. Han var for øvrig med på oppturen til Steinkjer i 1972, hvor det ble seier.

Bjørn Lindseth, født 7. august 1950. Han begynte på Sande, vedlikeholdet som spesialarbeider i 1974. Fra 1978 til 1985 var han på grunnseksjonen. Bjørn har som arbeidsoppgaver hovedsaklig reparasjon av skilt og autovern, høvelkjøring og er med på vaktordningen. Han er ikke aktiv fotballspiller for VEGA, men er med på "old-boys" laget til Vinn, Sande. Trener dessuten.... Resten av fritiden brukes til huslige sysler, HAR SYDD STUEGARDINER!

Rolf Sommervik, født 23. januar 1931.

Rolf startet sin ville ferd i Finnmark vegvesen i 1948. Siden 1955 i oppsynet som assistent, oppsynsmann i 1957. Dette var før funksjonssdelingen, som kom i 1961. Deretter var han på anlegg fram til 1969. Rolf har fungert som vegmester i Vestfold fra 1969 og fram til i dag. (1 års perm. 80-81). Sommers tid er det brettseiling og hurtigbåt som opptar Rolf, mens det om vinteren blir langrenn og alpint. Treffes i påsken på snøskuter et eller annet sted på Finnmarksvidda. Utover dette driver han med husbygging, men tar seg også tid til å være med på de sosiale sammenkomstene til Vegvesenet, kjennemerke er "Whisky og sigar".

Odd Tandberg, født 10. januar 1947. Odd startet sin karriere på grunnseksjonen i 1965. Fortsatte der som assistent etter teknisk skole i 1971. Han begynte på vedlikeholdet område 01 i 1980. Har siden vært på Sande som oppsynsmann med hovedansvar for østre delen av området, E 18 og Holmestrandtunnelen. Fritiden går med til fotball og etablering med hus og familie i Hof.

Jostein Birkeland, født 16. mars 1957. Jostein begynte som oppsynsmann i 1981 her på Sande og har i dag ansvaret for bl.a. registrering, reklameskilt og er i tillegg "datafrikeren" vår. Det siste året har i hovedsaklig gått med til husbygging, men har nå flyttet inn, og vil nok få mer tid til bl.a. politikk og friluftsliv. Avslørte definitivt sitt barnetekke da Sande vegstasjon fikk besøk fra Haga barnehage. PS! Har nå funnet bilnøkkelen sin!

Irene Skorhaug Enerud, født 1. januar 1931.

Irene begynte på Sande vegstasjon som kontorassistent i 1980. Hun har nå hatt snart ett års permisjon fra sin stilling som førstekontorfullmektig. Irene er dessuten verneombud og er med i det lokale styret i Arbeidsmannforeningen. Dersom Irene ikke svarer telefonen på Sande, treffes hun antakelig på ski-/fottur i Rondane. Hun har alltid vært aktiv i all slags foreningsarbeid, men i dag er det bl.a. historielaget vårt som opptar henne, samt skytterlaget og musikken. Irene er også glad i søm, veving etc.

May Britt Lian, født 4. desember 1964.

May Britt begynte i deltidsstilling som kontorfullmektig i 1988. Denne stillingen ble utvidet i 1990 til også å gjelde rengjøring på Sande. I snart ett år har hun vikariert for Irene som kontorfullmektig (vaffelsteker) i hel stilling. Sande's "syngende stemme" trives svært godt og har absolutt ønske om å fortsette i Vegvesenet, gjerne i utedriften. Fritiden går svært ofte med til fotball, da hele familien er "fotballfrelste". Trives i og ved vann enten det er ferksvann eller saltvann, og har alltid fiskeutstyret med. Vinterstid tas langrennskiene fram, men er ingen fanatiker lenger. Til enkeltes fortvilelse er May Britt "ofte" på reisefot.

Inge Lima, født 12. april 1936.

Inge startet i vedlikeholdet i 1964, men kom til Sande område 01 ca. 1980. Han startet som spesialarbeider, men er nå fagarbeider og høvelfører. Holder hovedsaklig til i Svarstad, men tar også turen over til Hof. Inge har gård med bl.a. hest i forpleining, slik at det

går mye tid til å drive denne. Er ellers interessert i jakt og fiske.

Hans Rivelrud Næss, født 8. april 1933.

Han begynte i Vegvesenet i 1964 ved maskinsentralen som sjåfør. Han har kjørt "alt som er av maskiner, unntatt brøyt. Hans ble overført til vedlikeholdet på Sande i 1979 som sjåfør og har kjørt lastebil siden. Glad i hytta si på Vestskogen, Sande, men når "småguttene" skal sparke fotballkamp er Hans ivrig tilskuer.

Alf Robert Åsberg, født 2. oktober 1949.

April 1987 begynte Alf på Sande vegstasjon som spesialarbeider. Han kjører feiebil om sommeren og brøyter på vinteren som en av "vaktene". Alf synes fjellsikringsarbeid er topp, særlig hvis det blir disket opp med vafler. Vinterstid kjører Alf opp turløyper for Hof I.L. Han er glad i løpeturer og er ivrig deltaker på Holmenkollstafetten. Trives godt i skog og mark og ellers når han kan stelle familiens lille småbruk. "Frakting av egne og andres barn til forskjellige aktiviteter" krever også sitt.

Viktor Solberg, født 23. august 1948.

Hans karriere i Vegvesenet startet i 1977, som oppsynsmannsassistente på Haukerødanlegget. Der var han fram til 1979 da han begynte på Lågendalsanlegget. Han tok oppsynsmannsskolen i 1981/82. Som ferdig oppsynsmann startet han på Svelvikanlegget før Holmestrandanlegget og E 18 i sydfylket, med fjell som eget arbeidsfelt. Han ble overflyttet til vedlikeholdet i 1985, og har siden vært på Sande som oppsynsmann med hovedansvar for vestre del av området. Breimyrbakken er Viktor's andre hjem. Foruten hoppSPORT er det jakt og fiske som interesserer. Han er medlem av VEGA og har vært med på skyting og Holmenkollstafett. Må definitivt regnes som optimist, da han har startet som bonde i disse dager!

Bengt Olofsson, født 30. juli 1928.

Bengt begynte i 1976 på vedlikeholdet i område 02. Startet i område 01 og Lågendalen i 1980/81 sammen med

Veteraner på anleggsbefaring

Vegvesenets pensjonister inspiserte arbeidene på E 18-anlegget i Stokke 16. april.



område 01 har mye sprengning blitt utført av Bengt. Fiske og jakt er fine ting. Gårdsbruket tar også en del av fritiden.

Sigbjørn Gjerden, født 5. april 1951. Han begynte på maskinavdelingen, Farrisanlegget i 1973. Fra 1980 kjørte han høvel om vinteren og var på anlegg om sommeren. Fra 1983 var han i Lågendalen tilknyttet vedlikeholdet. Sigbjørn tok fagbrev i 1986 og ble formann i 1987 for rodelaget i Hof. Han er fotsatt i Hof, men er i tillegg med på bolting- og fjellsikringsarbeider. Jakt og fiske er en stor lidenskap, har bl.a. jobben med å "fjerne" tjuvfiskere i Lågen. Ungdomslaget, bridge og diverse kommunale utvalg har Sigbjørn på sin timeplan.

Magne Stenbrenden, født 12. februar 1951.

Magne begynte i Vegvesenet sommeren 1978 på Sande som spesialarbeider. Har vært det siden med ansvar for bl.a. skiltvedlikehold, reparasjon av autovern og grøntanlegg. Han startet som en av vaktene vinteren 80/81 og er også med på bolting- og fjellsikringsarbeider. Magne er for tiden sekretær i Jakt- og Fiskeforeningen. Spiller fotball på Vinn's "old boys", og har dessuten et lite gårdsbruk, slik at resten av tiden går med til dette og familien.

Tirsdag 16. april var det pensjonistmøte på Ås. Denne gangen var det lagt inn en tur til E 18 anlegget i Stokke. Dette var tydeligvis et populært tiltak for nysgjerrigheten var meget stor, og de var veldig imponert over arbeidet som var nedlagt på anlegget.

Jorun Sætre Bringaker

Pensjonistmøtet denne gangen startet med en tur ut til anlegget i Stokke for å se hvordan framdriften på den nye E 18 er. Det er tydelig at interessen for hva vi driver med i Vegvesenet er meget stor. De var imponert over hvor raskt det går og hvor stort anlegget er. Selv om mange av de som var med er gamle anleggsarbeidere og kjent med mye av dette, måtte de innrømme at dette var noe av det mest storslagne veganlegg de har sett.

Været var ikke helt som de hadde håpet (det blåste kaldt), men de fikk en fin tur over hele anlegget og snakket litt med noen av arbeiderne. Dag Runar Haugen fra anlegget forklarte hva de så og fortalte litt om når det skal være ferdig osv. Det ble litt bedre tid til å stille spørsmål og komme med

kommentarer etterpå for Haugen ble med tilbake til Ås der møtet fortsatte og det ble tid til en kopp kaffe og smørbrød som Annlaug Wold hadde rigget til. Nysgjerrigheten var stor og i tillegg til Haugen var Lepperød til stede og kunne svare på spørsmål og samtidig gi en mer generell informasjon. Bl.a. nevnte han E 18 i nord som er ut til å bli forsinket 1 år og litt om mulighet for sysselsetting i perioden mellom åpningen av parsellen i Stokke til starten av ny E 18 i nordfylket. I tillegg til spørsmål i forbindelse med anlegget kom det også fram synspunkter på andre temaer, f.eks. salting.

Dannevig takket Dag Runar Haugen for en interessant tur og nyttig informasjon og fortsatte møtet med neste sak. Det var pensjonisttur. Den er planlagt til torsdag 6. juni. Annlaug kom med to alternativ og det var mest interesse for en tur til Villa Fredheim i Krødsherrad. Det er ønskelig at ektefelle/samboer kan være med, men velferdskomiteen kan ikke se seg istand til å bidra økonomisk til til å dekke turen for disse. De kan være med, men må betale dette selv. Annlaug Wold ønsket alle velkommen til tur og håper på godt vær.

Et par saker til ble gjennomgått før Dannevig takket for møtet og ønsket alle en god tur hjem.

Med Vega til Sverige?

Vi åpner 20 km motorveg i Bohuslän

Lørdag 7. september trår våre kolleger i Vägverket i Göteborgs og Bohus län skikkelig til. Da åpnes nemlig en 2 mil ny motorvegstreking av E6 ved Stenungsund nord for Göteborg.

Øystein Ludvigsen

Men det er ikke hvilken som helst vegåpning! Før trafikken blir satt på blir det en rekke arrangementer langs den nye vegen. Vi nevner i fleng:

- "Nya E6 Loppet", dvs. mosjonsløp på nye E6 der man kan velge mellom halvmaraton, 10 km og 3 km (ungdom)

- "Marknadsdag" med salg av smått og stort på to rasteplasser langs vegen
- Lotterier

- Servering og underholdning

Styret i VEGA mener at dette kan bli en unik anledning til å kombinere mosjon, faglig befaring og sosialt samvær for vegvesenansatte i Vestfold. Vi håper derfor å fylle en buss (eller evt. flere) med faglig, sportslig eller bare sosialt interesserte deltakere som kan bidra til å gjøre denne vegåpningen enda festligere for svenskene.

Vi iler til med å presisere at det ikke vil være et krav om å delta i et av løpene for å bli med på turen. Imidlertid kan vel dette være et passende mål for sommerens mosjonsaktivitet selv

om du ikke har formen inne pr. i dag! For øvrig vil vi trenge en solid supportergjeng også. Slipp fantasien løs og lag en riktig Holmenkollørdag med norske flagg, hornmusikk etc. under løpet!

Når det gjelder den faglige delen bør det være litt av hvert å plukke opp, spesielt med tanke på vår pågående planlegging og utbygging av E18. Ikke minst bør komiteen som er nedsatt for å planlegge åpningen av E18 i Stokke til høsten ha mye å hente her.

Vi har utarbeidet et foreløpig reiseopplegg som ser slik ut:

Fredag 6.9.: Avreise Tønsberg ca. kl. 1430 Ferje Sandefjord-Strømstad kl. 1530-1800 (taxfree shop) Ankomst Stenungsund ca. kl.2000. Sosialt samvær etc.

Lørdag 7.9.: Løp (start fra kl.1100), befaring m.m.) Avreise Stenungsund om ettermiddagen, etter vegåpning Ankomst Tønsberg om kvelden, reise om Moss-Horten

Vi regner med å finne en tilfredsstillende overnattingsmulighet i nærhe-

ten av Stenungsund der vi også kan ha en festlig sammenkomst fredag kveld.

VEGA vil subsidiere turen for medlemmer slik at netto utgift for reise og opphold blir rundt regnet 300 kr pr. person (inkl. ferjebilletter). Mat (unntatt frokost) og drikke kommer i tillegg.

Hvis det blir plass i bussen(e) vil det bli mulig å ta med familie o.l. Disse må i så fall betale full pris (ca. 500 kr for voksne).

PÅMELDINGSFRISTEN er satt så tidlig som **22. mai** fordi fristen for påmelding til løpene går ut allerede 1. juni. Påmelding skjer til sentralbordet på vegkontoret. Nærmere opplysninger fås hos undertegnede.

Vi håper det ikke blir tilfelle, men likevel: Hvis vi ikke får en oppslutning om turen som er verdt strevet, vil ikke turen bli arrangert (av VEGA). For øvrig bør det nevnes at vi har bedt velferdskomiteen vurdere om dette opplegget kan danne rammen om årets velferdstur for alle ansatte. Hvis det blir aktuelt, kan opplegget bli noe annerledes enn beskrevet ovenfor.

Leie av hytta på Lifjell

Grunnet stor interesse for leie av hytta på Lifjell har velferdskomiteen funnet det nødvendig å justere reglene som leie slik at ansatte fra nå har prioritet foran pensjonerte til å leie hytta.

Velferdskomiteen

Debatt:

NaCl igjen

Jeg har resignert. Om enqueten i siste Vestfolder'n viser høyst delte meninger om saltbruk i vintervedlikeholdet fortøner framtida seg klar. I trafikksikkerhetens navn skal det saltes, og stadig saltes mer.

Men når en oppsynsmann i nevnte Vestfolder'n-artikkel "avslører" at på tross av ny teknologi som skulle redusere saltbruken pr. m² drastisk, så er forbruket i år likt foregående år, ja da vekker det rabalder i ledelsen! Det er da jeg spør: Er det noe av vår aktivitet som ikke tåler dagens lys? Som om vi ikke internt visste at gevinsten ved overgang til saltoppløsning er tatt ut i form av flere km. salta veg!

Men bør ikke snart også de øvrige trafikanter få greie på hvilke veger som i virkeligheten blir salta? Så kan publikum forholde seg til det både når det gjelder dekkutrustning og bilvedlikehold. Sjøl har jeg

i erkjennelse av å trafikere 90 % bar veg i vinterhalvåret lagt om til piggfrie vinterdekk og har ikke savnet piggene en dag.

Og det er her jeg savner helhetstenkning fra etaten: Vi ønsker å profilere oss som en "miljøetat". Å innføre salting av vegnettet er en resignasjon i forhold til miljøet. Saltet er i seg sjøl skadelig for vegens nære omgivelser, samt at stadig våt veg fremmer piggdekkslitasjen på vegdekket betydelig. Sporslitasje er svært trafikkfarlig i tillegg til at stein- og asfaltstøvet viser seg å utgjøre en betydelig helse- og miljørisiko.

Hva gjøres for å kartlegge disse konsekvenser, og vet vi ikke allerede nok til å aksjonere for redusert piggdekkbruk?

I Hordaland gikk Vegvesenet ut med en piggdekkkampanje i stor stil. Etatens ansatte ble oppfordra til å gå foran med et

godt eksempel og fikk en gunstig kjøpsavtale på piggfrie dekk. Kan dette være noe for oss?

Mens jeg venter på svar, får jeg slikke mine salte sår. "Saabilacken" min har nemlig fått fregner etter siste vinterseong. Er det et sviktende ozonlag som lar sola slippe uhemma til så pigmentene løper løpsk? Eller er miljøet rundt blitt for tøft i denne jammerdal der møll og rust tærer?

Neste gang vil jeg ha brun bil.

Kåre Holtung

Til orientering:

Vedlikeholdet vurderer for tida en "Hordalands-kampanje" til høsten sammen med vegkontorene i Oslo, Akershus og Buskerud. Mye vil avhenge av hvilken saltstrategi vi legger oss på framover.

red.

§20-kurset avsluttet

Fagbrev uten læretid. Det er muligheten som åpnes gjennom de såkalte §20-kursene. 4. oktober i fjor startet et nytt slikt kurs, og det har vært undervisning på Ås hver torsdag helt fram til 25. april, som var siste undervisningsdag. Det har vært 20 deltakere på kurset.

Jorun Sætre Bringaker

I tillegg til undervisning har det vært hjemmearbeid og en praktisk prøve som skal være ferdig i løpet av mai måned. Den praktiske prøven er i hovedsak utført på E 18, Stokke-anlegget. Fordypningsretning på kurset har vært grunnarbeid og forskaling.



Siste kursdag på Ås. F.v.: Grethe Mehammer, Hans Kristian Olsrød, Øivind Myhre og Jan Eriksen.

Innen den teoretiske delen har det vært følgende emner: betongteknologi, stikning/nivellering, armering,

grunnarbeid, fjellarbeid, tegning, tegningsforståelse, høyfast betong, drenering, grøfter og forskaling.

I januar i fjor dro Rune Lundquist fra planavdelingen på vegkontoret til jobb som studieleder ved Road Department Training Center i Botswanas hovedstad Gaborone. I mars-april i år var Per Härter og kona på besøk. Vi gjengir her utdrag fra en artikkel Per har skrevet for Østlandsposten etter turen til Botswana.

Rune utdanner vegfolk i Botswana



Rune Lundquist er engasjert av NORAD som studieleder ved Road Department Training Center i Gaborone i Botswana

Verden er ikke stor, heter det fra tid til annen. Som rektor på skolen som utdanner Botswanas framtidige kjerne av vegingeniører og arbeidsledere, traff Rune Ove Svendsen, som er fra Skreppestad ved Larvik, som Rune selv. Som NORAD-eksperter utgjør de to tredje-

delar av det "hvite" innslaget i staben ved skolen.

Per Härter

Som studieleder og rektor har Rune Lundquist og Ove Svendsen ansvar for ledelse, utvikling og samordning av forskjellige kurs og undervisningstilbud ved skolen. - For starten på vårt

samarbeid var det en stor fordel at vi kjente hverandre fra før. Vi slapp den "bli kjent med hverandre"-fasen som man vanligvis ellers må igjennom, understreker de to.

Med 2 1/2 års tidligere opphold i Tanzania for NORAD og 18 måneder i Sudan for FN bak seg, har Rune god kunnskap om forholdene i denne del av verden. Da han og kona tegnet to-

års kontrakt med NORAD for vel ett år siden var de dermed godt forberedt på hva som ventet dem.

Ved siden av undervisning i EDB, landmåling og vegbygging, er Rune også leder for såkalt arbeidsintensiv opplæring (Labour Intensiv Training), som tar sikte på å lære opp landsbybefolkningen til å bygge og vedlikeholde vegene i sitt nærområde. - I et land på størrelse med Frankrike, men med bare 1,5-2 mill. innbyggere, blir det store avstander. Det er derfor av stor betydning for landsbyene at vegene er framkommelige hele året. Dette gir mulighet for nye arbeidsplasser og å bedre helsevesenet gjennom bedre kommunikasjon.

Botswanerne, som afrikanere flest, har en tendens til å legge vegene lave enn terrenget rundt. I regntiden, eller rettere når det regner i Botswana, gjør dette at vegene ser ut som flomstore elver, og er helt uframkommelige. - Det er derfor av stor betydning at vi får de til å forstå nødvendigheten av at vegen legges høyere enn terrenget for at den skal klare seg bedre og kreve mindre vedlikehold. Dette er ikke alltid like lett, og de går gjerne tilbake til "gamlemåten" når ekspertene, som vi kalles her nede, ikke følger opp. Det er

jo ikke store trafikken på disse vegene, ca. 50-60 kjøretøy i døgnet, toppen. Så det er ikke trafikk som ødelegger dem, men feilbygging og været.

- Hvert slikt anlegg har 4-5 gjenger bestående av fra 25 til 30 vegarbeidere. Av disse er nærmere 60 % kvinner, som uten tvil er de dyktigste og mest pålitelige arbeiderne. De beste basene vi har er ofte også kvinner. Det er imidlertid mye vanskeligere å være svart og kvinnelig leder i Afrika enn det er for kvinnelige ledere hjemme.

Ove Svendsen har fra før tre års erfaring fra utdanning av ingeniører. Siste jobben før han reiste til Botswana var som lærer på Ingeniørhøyskolen i Porsgrunn. - Med den bakgrunnen skulle en tro at at det var å gå rett inn i samme situasjon her. Den tanken må raskt revideres. Det er noe helt annet å undervise her. De innfødte tenker og handler som de snakker, og legger ikke noe dulgt og underforstått i sine uttrykk og handlinger slik vi ofte gjør hjemme. All kunnskap kan replaseres, men må justeres etter stedlige forhold. Det er uhyre viktig å være varsom og forsøke å forstå hvorfor utviklingen har blitt som den har, før man lager "revolusjon".

Road Department Training Center (RTC) er den eneste skolen av sitt slag i Botswana og er direkte underlagt Vegdirektoratet, eller Roads Department. Skolen har i dag 92 elever med mer blandet yrkesmessig erfaring enn hva som er vanlig i Norge. - Vi driver en tre-årig teknisk skole som faglig ligger mellom en teknisk fagskole og ingeniørhøyskole i hjemlig målestokk, sier Rune. Det er også to kurs for oppsynsmenn og det utdannes år om annet 40 maskinførere ved skolen.

Botswana har gjennomgått en rivende utvikling i de 25 år landet har vært selvstendig. Fra ca. 10 kilometer asfaltert veg i 1966, har de i dag mer enn 3000 kilometer. - Ved at vi er direkte underlagt Vegdirektoratet er vegen fra RTC til regjeringen kort, mye kortere enn hjemme. Dette gir oss som eksperter stor makt og innflytelse på utviklingen på vegsektoren. Det bør derfor stilles store krav til forståelse for utviklingen i landet før man går ut med bastante meninger. Det kreves også at man har evne og kraft til å kjempe igjennom det man etter grundig overveielse har kommet til er riktig for landet. Det er som hjemme ikke alltid like lett å få gjennomslag for sine meninger.



Både helsevesenet og næringsliv er avhengig av at vegene er framkommelige hele året.

Botswana er et land med få ressurser og liten befolkning, men de har i afrikansk målestokk klart det kunststykket å skape et stabilt demokrati, omkranset av ett-parti-stater som det er. Alt landet trenger er stort sett importert fra Sør-Afrika, som de har nær forbindelse med.

- Botswana har vært flinke til å forvalte og sikre store områder for bestanden av ville dyr. Dette gjør landet til et fint reisemål for de som vil oppleve dyreliv og genuinitet på nært hold. Botswana kan tilby mye av opplevelse. Fra det tørreste tørre i Kalahariørkenen, til det frodigste i Okavangodeltaet i nord. Fra bushmen i Kalahari til jordbrukere og krøtterdrift. For ikke å snakke om opplevelsen av ville dyr i sitt rette element. Afrika og Botswana er en reise verdt.

Vegvesenets historielag Vestfold: Spennende og godt besøkt årsmøte i Sande

23 personer var til stede da historielaget holdt sitt årsmøte på den koselige, gamle prestegården, som nå er Sande historielags museum.

Eileen Gorman Jensen

Formannen, Per Vaadal, ønsket oss velkommen til det første historiske årsmøtet i historielaget. Han ga da ordet til Arne Risa, en av ildsjelene i Sande historielag.

Risa ønsket oss velkommen til gamle Sande prestegård og, sammen med Nils Sunne som er pensjonert jernbanemann og er nå en slags ulønnet vaktmester på gården, fortalte oss litt av bygningens historie.

I 1783 brant den daværende prestegård og kirke ned, og en ny prestegård ble bygd samme år. Noen av de gamle trestokkene ble brukt til den nordre delen av nybygget og de er nå over 300 år gamle. Prestegården var 208 år gammel 5. april i år. Prestene som bodde på denne gården, var store personligheter. En prest, (den brune mannen) "går igjen" i den gamle prestegården. Flere prester og en rekke andre troverdige personer har fortalt om opplevelser med gjengangeren. Han var sist sett i 1943, så det var lite håp om at vi skulle oppleve ham på vårt årsmøte.

Etter en brann i prestegården, bestemte daværende Kirke- og undervisningsminister, Kjell Bondevik, at en ny prestegård skulle bygges. Bygdefolk var redde for hva den gamle prestegården skulle brukes til, men til



23 møtte fram til årsmøtet i historielaget på Sande gamle prestegård. Laget planlegger tur til Eidsfoss 1. juni.

deres tilfredsstillelse overtok kommunen, menighetsrådet og andre interessegrupper gården. Den er brukt som kulturhus, kapellankontor, musikk-skole, osv. Den er også Sande historielags museum. Historielaget eier bare smien - den er komplett utstyrt - et riktig smieverksted.

Omvisning på prestegården

Etter orienteringen om prestegården ble vi vist rundt i de forskjellige bygninger. Her var det så mye av interesse - synd at tiden ikke strakk til til mer enn et overfladisk blikk. Her var det en skolestue med pulter, tavle, gamle skolebøker og bibler fra forne tider, et gammelt smieverksted, et stabbur som inneholdt gamle husgeråd og en stor låvebygning med mye gammelt

gårdbruksutstyr, ploger, tresker, pulker, osv. Der var det t.o.m. et bjørneskinn! Og så var det et keramikkverksted, med mye fine ting som var til salgs.

Etter visningen ute, var vi inne på prestegårdens fine bestestue, som i dag benyttes til dåps-, konfirmasjons- og bryllupsfester, mm.

Årsmøtet

Og så var det tid for årsmøtet. Formannen syntes det var hyggelig at så mange hadde funnet veien til gamle Sande prestegård, til og med folk fra Lågendalen. Han refererte litt fra Vegvesenets historielags vedtekter. - Vi skal prøve å fremme arbeidet med granskningen av Vestfolds veg- og

Innspurt i OU-arbeidet

vegtrafikks historie i eldre og nyere tid. Vi skal ta vare på både fortiden og nåtiden. (Med den raske utviklingen vi opplever nå, er nåtiden snart morgendagens historie). Vi skal også samarbeide med andre historielag for dette formål. Formannen nevnte at gjennom den kontakten vi har hatt med Nils Sunne fra Sande historielag, skal Vegvesenet få en Teienplog. Teienploger ble produsert i Sande og var brukt over hele Norge, i Sverige og Finland - ja til og med i Canada. Gjennom Østlandssendingen har Sunne skaffet oss en Teienplog fra en gård i Sigdal.

Formannen orienterte oss om arbeidsplaner for 1991. Vi skal forsøke å intervju 5 av våre pensjonister. En båndopptaker er innkjøpt. Dette skal bli et hjelpemiddel i intervjuarbeidet. Vi har noen personer som er villige til å påta seg dette intervjuarbeidet, og Kjell Hegdalstrand fra Norsk vegmuseet, som i mange år har drevet med intervjuer av vegfolk, har sagt seg villig til å komme hit til Vestfold og hjelpe til med opplæring av de som skal intervju våre pensjonister.

Formannen nevnte også litt om den økonomiske støtte vi har gitt til prosjektet "Kulturminner knyttet til ferdsel i Bommestadområdet", og til Holmestrand kommune v/miljøvernradgiveren, som har gitt ut en guide "Langs Kongeveien fra Vollsås til Smørstein". Heftet er nå ferdig, og det skal distribueres til alle ansatte og pensjonister.

Det ble så servert kaffe og nydelige varer som Irene, fra Sande vegstasjon, og hennes datter hadde laget med flid mens vi andre besøkte prestegården og bygningene.

Vårens program

Det er planlagt en tur til Eidsfoss 1. juni. Mary Kristensen orienterte litt om denne turen, som skal arrangeres av historielaget og bedriftsidrettsla-

Prosjektgruppa går nå inn i innspurten i arbeidet med organisasjonsutviklingsprosjektet. Rapportene fra de fem nedsatte arbeidsgruppene kom inn i begynnelsen av april og er nå til vurdering i prosjektgruppa. - Det er ennå for tidlig å ha et detaljert bilde av hvor omfattende omorganisering vi vil foreslå, sier Per Vaadal som er prosjektleder.

Erik Thomassen

-Konklusjonene i arbeidsgruppe-rapportene må sees i lys av gruppenes

get sammen. Det er mye fint å se på Eidsfoss. Fred Nordset vil orientere oss om Eidsfos Verk, og for de idrettsinteresserte, skal vi på vandring på Bergstien. Dette skal bli et familierangement. Mer informasjon senere.

Følgende temaer ble drøftet under "Ordet fritt":

- Skilting av Angers Klev og andre stier

- Bommestad kan bli skiltet i forbindelse med omgjøring av E-18

- Oscar II-stein i Sande bør bli merket bedre

- Lepperød nevnte at Kåre Frøland har holdt på med å skrive ned Vestfolds historie. Kanskje han vil fortelle oss litt om f.eks. bruer i Ramnes.

Arne Risa viste oss et gammelt vikingsverd som var funnet i Sande, og som skal til oldsakssamling. Sverdet var fra ca. år 800 - 1000.

Risa overrakte vår formann et skriv over de konger som har vært i Sande.

Formannen avsluttet med å takke for at så mange hadde møtt opp. Det var en stor opplevelse å se gamle Sande prestegård, og vi bør komme tilbake når vi har bedre tid. Som et minne fra Vegvesenets historielag, overrakte formannen boken "Vegen og samfunnet" og heftet "Vegen til vekst" til Arne Risa og Nils Sunne og takket for en hyggelig kveld.

mandat, sier Vaadal. Det er opp til prosjektgruppa å sy dem sammen, og det er langt fra sikkert at vi vil godta alle de forslagene som er lagt fram. En arbeidsgruppe som ser på maskinforvaltningen er fortsatt i arbeid.

-Noen føler seg engstelig å forhold til OU-arbeidet?

- Vi har registrert at enkelte er urolig for at de må bytte avdeling eller bli tillagt nye arbeidsoppgaver. Dette er selvfølgelig ikke overraskende; skal vi endre organisasjonen må det få følger for enkelte. Jeg vil likevel understreke at vi har en organisasjon i dag som består helt til det blir besluttet noe nytt.

- Mange har klaget på dårlig tid?

- Det er klart at tiden vi har hatt til disposisjon har vært knapp. Dette har gjort at mange tanker ikke har fått anledning til å modnes så mye som en skulle ønske. Dette er vi lite tilfreds med. Jeg synes likevel vi har klart å involvere mange ansatte i prosessen, til sammen 35 - 40 personer. Dette var en viktig målsetning for oss.

En foreløpig sluttrapport fra prosjektgruppa skal foreligge 24. mai. 31. mai er det møte i referansegruppa, som er et utvidet Fellesmøte. Deretter utarbeides et endelig utkast som overleveres Vegsjefen. Vegdirektoratet skal ha vår endelige rapport innen 31. juni og skal godkjenne organisasjonsopplegget. Til høsten blir det en ny prosess hvor organisasjonen vi har fått aksept for, skal gjennomføres. Denne krever mye medvirkning fra de ansattes side.

Det skjer i mai:

50 år: Tore Foss 2. mai
Ivar Wulff 24. mai
60 år: Bjarne Lie 27. mai
80 år: Harald Hansen Ruteig 31. mai
Alderspensjon:
Magnus Solum 31. mai
Einar Kristiansen, Solhaug 31. mai

På E 18 i Stokke blir det uttrauing av Tassebekk-krysset, oppretting, asfaltering, stabling av superlett fylling på Gjennestadmyra og pussarbeider.

Brugjengen melder at det pågår forskaling og armering av overbygningen på Furulund bru. På Gjennestadmyra bru skal stillas og støpevogn for overbygningen bygges opp. Forskaling og armering av første støpetappe på overbygningen utføres også.

Fra anleggsavdelingen meldes det ellers at Garvik sine gutter: Tormod, Kjell og Per Olav har klart det igjen: Denne gangen er det ombygging med utvidelse og utbedring av E 18 forbi Undrumsdal som kan trafikkåpnes før 17. mai.

Overvåking - styresentral for lyssignalanleggene vil bli satt i drift i mai. Ca. 30 signalanlegg vil bli tilkopleet.

Aksjon "Veivett i Vestfold" starter opp 8. mai. Dette er et samarbeidsprosjekt med politiet og diverse forsikringsselskaper.

Område 01 har nyheter om Holmestrand-tunnelen også denne måneden. Radiosamband for politi, brannvesen og ambulanse blir åpnet. Rømningslysene skal være ferdig til 5. mai. Nytt asfaltdekk blir lagt på fortauene for å forbedre rengjøringen ved spyling. Siktmåleren blir flyttet 300 m lenger syd. Når dette fungerer tilfredsstillende skal det gjennomføres øvelse.

Vegvesenets interne radiosamband vil bli forbedret ved å sette opp antenne på Hvittingen.

Ellers melder område 01 om vanlige vårarbeider og utbedring av fylkesveg 860, Krokenvegen.

Område 02 skal også drive vårrengjøring. Ellers legges det opp til fjerning av bakketter, oppretting og rengjøring av skilt, reoperasjon av kantstein, lapping av brufuger, grøfting og asfaltlegging.

Skilt skal forvarsle og sette opp visningsskilt til turistinfo-tavler i Lardal og Larvik kommuner. Ellers blir det formerking og merking med maling og plast på fylkes- og riksveger.

Atferdsregistrering i rundkjøringer gjennomføres for siste gang. Det blir ellers registrering av stopp for fotgjengere i fotgjengerfelt.

Rolf M. Hagen slutter som trafikkpedagog. Det skal gjennomføres intervjuer og ansettelse av ny pedagog.

Biltilsynet melder dessuten at sykkelprøven skal gjennomføres på skolene i uke 17, 18 og 19. Distriktsfinaler blir 29. mai og fylkesfinalen 5. juni.

Biltilsynet bistår ellers Solvang skole med avviklingen av trafikkdag for rullestolbrukere i Tønsberg 3. mai og i Sandefjord 13. juni.

Biltilsynet i Tønsberg skal dessuten gjennomføre miljøkontroller, kontroll av møpeder ute og russebiler i bruk.

Vi er vertsfylke for regnskapslederkonferansen 28.-30. mai på Park i Sandefjord. Vegdirektoratet er arrangør.

Kurskalender mai

Tema	Dato	Deltakere:	Type
Brukerkurs VEGDAK	13.-15.	Vestbø, Svendsen, Holen	sentralt
Driftskurs VEGDAK	21.-23.	O.J.Svendsen, A. Bentzen	sentralt
Kurs for info.medarbeidere	13.-15.	Erik Thomassen	sentralt
Konf. for innkjøpsledere	22.-24.	Tom Skarre	sentralt
Konf. for pedagogene	22.-23.	1 person	sentralt
Avgasser, motorvogner	28.-30.	S.Riis, Th. Holm-Olsen	sentralt
Regnskapslederkonf.	28.-30.	Marit Skudal	sentralt
Forvaltning/publikum	29.-30.	Vedlikeholdet 20deltakere	lokalt
Kontraktstjus NIMA	27.-28.	Tom Skarre	ekstent
Barn- og planlegging	30.-31.	Øystein Langdalen	eksternt
Plankonf. Høring rikspolitiske retningslinjer for areal og transportplanlegging	30.	Johan Lepperød, Tore Kaurin, Tore Foss	eksternt
Dialogue Presentation	16.	W.Andersen, A.Bentzen	eksternt
Hovedverneombudets roll og oppgaver	27.-29	Allan Kristiansen	eksternt

Velkommen!

Eva Monsen - seksjonsleder kontor, Biltilsynet/Larvik
Vidar Hårstad - fagarbeider vedlikehold - område 2
Hjermund B. Martinussen - spesialarbeider - område 1