

# Vestfolder'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Nr. 8/19. årgang  
4. sept. 1992



*Ingen spesialoppvartning for Kronprins Haakon på befalskolens trafiksikkerhetsdag.*

## Haakon i "Veltepetter"

Kronprins Haakon er nok den hittil mest prominente gjesten i veltesimulatoren "Veltepetter" som biltilsynet bruker i sin trafiksikkerhetsundervisning ved videregående skoler og i militærleire. Trafiksikkerhetsdagen ved Befalskolen for Marinen i Horten ble et vellykket arrangement hvor bl.a. Biltilsynet og Trygg trafikk deltok.

**Side 2**



**På leting i  
Sande**  
Side 6-7

**Kristian ser  
tilbake**



**Side 18-19**

**Nye lærlinger**  
Side 8 - 9



## Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

**Redaktør:**  
Erik Thomassen

**I redaksjonen:**  
Jorun Sætre Bringaker

**Redaksjonsråd:**  
Irene Enerud  
Stein Erichsrud  
Tore Kaurin  
Per Arne Nilsen  
Kristin Sande

**Adresse:**  
Statens vegvesen Vestfold  
Postboks 2004,  
3103 Tønsberg

**Trykk:**  
Horten Print-Shop

**Opplag: 750**

Trykt på miljøpapir, d.v.s. papir som er framstilt uten bruk av klor.

*Vi innrømmer ofte våre små feil, for å få folk til å tro at vi ikke har noen store.*

# Troverdighet

I forbindelse med de tilleggsvurderingene som nå skal gjøres for E 18 i nordfylket har det blitt påstått at det å sette Vegvesenet til denne jobben, er som å sette bukken til å passe havresekken. Med andre ord: man antyder at vi av prestisjemessige eller andre grunner skulle ha interesse av å framstille Kombinasjonslinjen i et bedre lys enn den fortjener.

Det er all grunn til å se med uro på slike antydninger, særlig når de kommer fra rimelig seriøst hold som i dette tilfellet. Vår rolle er å legge det faglige grunnlag for beslutninger som skal fattes av politikerne. Slik skal det være i et demokrati, og slik ønsker vi det. For at dette systemet skal fungere er det avgjørende viktig at politikere og opinion til enhver tid kan føle se trygg på at vi i minst mulig grad tar andre hensyn enn de rent faglige når vi gir våre anbefalinger.

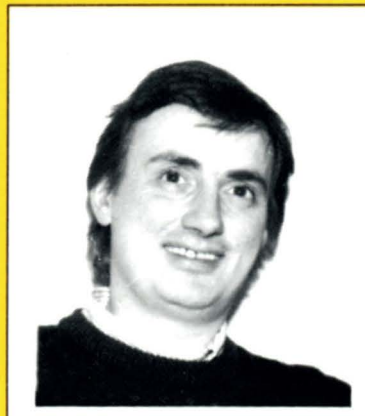
Dette synes greit. Men det er mer innviklet enn som så. Som etat har vi et ansvar for at trafikksystemet fungerer. Vi har også et klart behov for å skaffe beskjefligelse til maskiner og ansatte i anleggsvirksomheten. La oss bare innse at dette kan være i konflikt med våre plikter som faglige bidragsytere i en tungrodd politisk prosess hvor informasjon og desinformasjon kastes inn fra alle kanter.

I beslutningsprosesser gjøres det mange vurderinger. I mange tilfeller vil resultatet avhenge av hvordan man vektlegger ulike forhold. Denne vektleggingen vil i noen grad være subjektiv, det vil si at resultatet avhenger noe av interesser, holdninger og verdier hos de som gjør vurderingene. Jeg tror ikke dette er til å unngå, men det er viktig at vi er oppmerksom på at det ligger en fare og en konflikt her.

Nå tror jeg ikke at vi er alene om denne konflikten. Dette er nok et generelt problem i forholdet mellom politisk system og forvaltning. Og et problem som forsterkes av at de politiske prosessene dras ut i det uende-

lige, bl.a. på grunn av at pressgrupper gis stadig større innflytelse i det politiske systemet, av mediepåtrykk, og av at man ikke aksepterer beslutninger som tatt før tiltaket er ettertrykkelig gjennomført.

Når det stilles spørsmålstegn ved vår faglige integritet så kan vi naturligvis riste på hodet og si at dette skjønner vi ingenting av. Jeg tror imidlertid at



**Redaktøren mener**

vi i stedet bør spørre hvorfor slike påstander dukker opp. Er det bare fordi man ikke liker våre faglige vurderinger? Eller er det mer hold i det som blir sagt? Og vi bør innse at alternativene ikke er svart eller hvitt, men at alle deler av forvaltningen vil ligge på en skala mellom disse ytterpunktene.

Det er viktig at vi stadig er på vakt mot å la ikke-faglige hensyn få for stort innpass i vurderinger, og i alle fall må vi sørge for at vi ikke opererer på politikernes banehalvdel i dette spillet. Så kan vi vel til gjengjeld ha et lønlig håp om at politikerne rydder opp i sine beslutningsprosesser og får tatt avgjørelser i stedet for å ta i mot tallrike protest-delegasjoner.



# BSMA-elever lærer om trafikksikkerhet

Torsdag 27. august fikk elevene ved Befalsskolen for Marinen (BSMA) i Horten opplæring i trafikksikkerhet. Dette er en del av en kampanje som Forsvaret startet for noen år siden for å bedre trafikksikkerheten for de unge elevene inne til førstegangstjeneste.

## Jorun Sætre Bringaker

Trafikksikkerhetsdagen ved Befalsskolen for Marinen (BSMA) i Horten startet kl. 0800 om morgenen med trafikkmesterskap i filmsalen. Med i dette opplegget var Biltilsynet Horten ved Tille Skogsrud. Her ble det vist film med påfølgende spørsmål og det var premier til de beste.

Det var også arrangert stands inne i flyhangaren hvor lokale krefter innen trafikksikkerhetsarbeidet var representert. Trygg Trafikk, Politiet i Vestfold, Biltilsynet Horten, Vegkontoret, Gjensidige, NAF, Norsk Luftambulansse, Vestfold ambulansetjeneste, Utrykningspolitiet, Brannvesenet m.fl. Her kunne elevene prøve "Veltepetter" for å oppleve hvordan det er å gå rundt med bil og få testet hvordan det føles å bråstoppe ved en "kollisjon". Kronprins Haakon var til stede og fikk prøve "Veltepetter" og var med på hele opplegget som en i mengden. Han var nemlig ikke god å få øye på, de andre elevene var utrolig god til å "kamouflere" han for journalistene.

Elever med egne biler kunne også få kontrollert den tekniske standarden på bilen. Av aktiviteter som foregikk kan nevnes bl.a.: salg av trafikksik-



*Biltilsynet Horten var til stede ved demonstrasjonen av en trafikkulykke på Horten torv. Vi ser Harald Ouff forklare for befalelever og publikum hvilke oppgaver Biltilsynet har etter en slik ulykke.*

kerhetsutstyr til reduserte priser, demonstrasjon av radar og automatisk trafikkontroll, påmelding til diverse kurs osv.

I Horten kino ble det senere på dagen vist en video etterfulgt av en paneldebatt med representanter fra Trygg Trafikk v/Ingrid Borud, Utrykningspolitiet, Vegkontoret i Vestfold v/Leif Gjestad og Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund sammen med med et trafikkofter i rullestol, der opptakene ble kommentert og det var sterke apeller som ble gitt fra panelet til de unge befalelevne.

Dagen ble avsluttet med en demonstrasjon på Horten torv av en konstruert kollisjon i 70 kilometers fart.

Bilen ble heist opp og sluppet ned i asfalten med en fart som tilsier ca. 70 km/t. Markører ble lagt inn i vraket og de ble "reddet" av redningspersonellet som kom til ulykkesstedet etterhvert, ambulansse, brannvesen, politi og ambulanshelikopter. Til slutt kom Biltilsynet, her ved Harald Ouff og Bjørn Flåten, til stedet og gjorde sine undersøkelser. Ouff forklarte publikum litt om hva representantene fra Biltilsynet gjør når de kommer til ulykkesstedet, hva slags undersøkelser de gjør osv.

Kapteinløytnant Per Erik Bergh var meget fornøyd med dagen og mener at et slikt opplegg har god effekt. Elevene tar mer hensyn og blir mer observante i trafikken.



# Hvordan skal vi takle svingningene?

Et viktig trekk ved utviklingen både i samfunnet som helhet og i Statens vegvesen er at fremtiden ser ut til å bli mindre og mindre forutsigbar. Dette fører bl.a. til at arbeidsmengden innenfor ulike deler av virksomheten varierer mer enn før. Samtidig som vi innenfor noen arbeidsområder kan ha beskjefligelsesproblemer, kan vi i andre ha et akutt behov for folk i perioder. Dessverre er det bare sjelden mulig å omdisponere folk for å dekke opp en slik ubalanse, til det er vi etterhvert blitt alt for spesialiserte innenfor hvert vårt fagfelt.

Samtidig har vi en situasjon der det er en stor og tung prosess å ansette nye, og der oppsigelsesvernet overfor fast ansatte er så sterkt at mulighetene til å gjøre endringer i arbeidsstokken når arbeidsoppgavene tilsier dette, er liten. Jeg er redd for at det systemet vi har bygd opp på dette området ikke bare virker hindrende på våre muligheter til å gjøre en god jobb, men det medvirker også til den høye arbeidsløsheten i samfunnet. Bedrifter og etater utsetter i det lengste å ta inn nye folk fordi de ikke er sikker på om behovet er permanent eller forbigående.

Andre har bedt om større fleksibilitet når det gjelder muligheter til å korttidsansette folk. Så vidt jeg vet har ikke Statens

vegvesen ennå bragt dette på bane overfor politiske myndigheter, men jeg tror vi er nødt til å tenke i den retning i løpet av relativt kort tid.

Selvfølgelig er det to sider ved en sak som denne. Arbeidstakerne og deres organisasjoner er interessert i at arbeidsplansen skal være så trygg som mulig. Og jeg ser helt klart betenkelighetene ved at man kan få et "A-lag" og et "B-lag", der de heldige har trygghet for sine arbeidsplasser, mens resten ikke har det. På den annen side må man også spørre om større fleksibilitet på dette området kunne gjøre arbeidsdagen bedre for de som nå er i arbeid. Det er nok av eksempler på arbeidsområder som er sterkt overbelastet i perioder, og der dette må gå på bekostning av trivselen for de ansatte. Og man må spørre om det ikke er bedre for folk å være korttidsansatt enn å være helt uten arbeid. La meg også understreke at jeg klart ser at ledelsen kunne ha vært flinkere til å utnytte de mulighetene som tross alt finnes.

Innføringen av det nye økonomi- og styringssystemet KRØSUS neste år er et eksempel på en oppgave som vil bli svært krevende for vår organisasjon. Det er beregnet at et betydelig antall årsverk vil gå med til dette arbeidet. Dette vil nødvendigvis føre til at andre opp-

gaver må bli liggende, i alle fall så lenge våre muligheter til å ta inn ekstra bemanning, f.eks. på EDB-sektoren, i denne fasen er så små. Selvfølgelig kunne vi leie inn konsulenttjenester for å

## Ledelsens spalte



**Per Vaadal**

dekke opp, men da blir jo prisen også en helt annen.

Vi lever i et samfunn hvor utviklingen går raskt, og svingningene er store. Det lov- og regelverk vi har utviklet på dette området har sitt utspring i en annen tid, en tid som var mer preget av stabil utvikling og lav arbeidsledighet. Skal vi kunne møte fremtidens utfordringer både innenfor Statens vegvesen og i samfunnet som helhet, tror jeg vi må være villig til å vurdere en oppmyking på dette området. Selv om betenkelighetene også vil være mange.



# "Vakre vegers pris" til Sogn og Fjordane

Vakre vegers pris for 1992, også kjent som vegdirektørens pris, er gitt til strekningen Instefjord - Oppedal på riksveg 1 i Gulen kommune i Sogn og Fjordane.

I begrunnelsen til juryen heter det at veganlegget er et usedvanlig godt eksempel på hvordan en har bygd en vakker veg i harmoni med omgivelsene. Vegens linjeføring i forhold til viktige linjer i landskapet, og utformingen av sidearealet når det gjelder form og materialbruk, gir anlegget en høy estetisk standard. Veganlegget vil stå fram som et positivt eksempel på en vegframføring uten skjemmende skjæringer og fyllinger i et sårbart fjordlandskap.

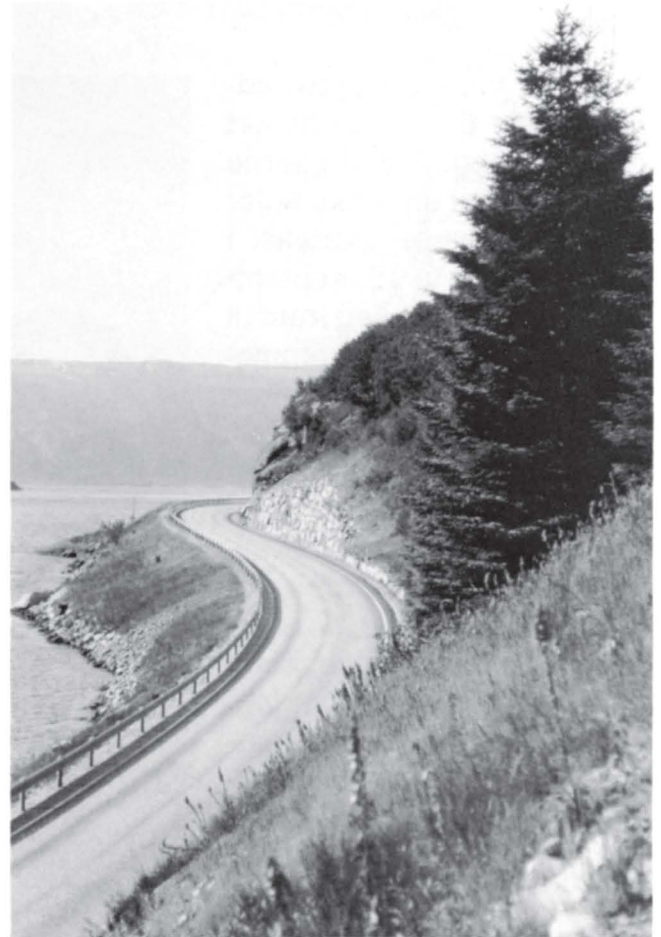
Juryen framhever bl.a. følgende:

\* Bruk av tradisjonsrike tørrmurer gir anlegget karakter og kulturell tilknytning. Steinarbeidet er av høy håndverksmessig standard.

\* Vegen er gitt en skånsom utforming i forhold til fjorden både med hensyn til nær- og fjernvirkning. Den opprinnelige strandsonen er i store deler av anlegget tatt vare på eller landskapsmessig godt satt i stand.

\* Vegen med sin harmoniske linjeføring underordner seg landskapets egenart og kvaliteter. I nyanlegget sør for Instefjord har en tydelig ført de positive intesjonene videre med en harmonisk vertikal- og horisontalkurvatur.

\* I skjæringer og fyllinger er grasvegetasjonen godt etablert og tilpasset i form og farge til vegetasjonen i omgivelsene. Med et godt vedlikehold av vegkantvegetasjonen i de nærmeste årene vil innslaget av blomstrende urter øke.



Vakre vegers pris for 1992 gikk til riksveg 1, Instefjord - Oppedal i Sogn og Fjordane.

\* Tunnelportalene er gitt en enkel og diskret utforming.

\* Rasteplassen har en fin utsikt mot fjorden.

## Kutt ut tomgangskjøringen!

**"Hei på dere.**

Jeg heter Siri Jansen og jobbet på Rv 19 anlegget i Horten i sommer. Jeg var godt fornøyd med jobben, lønna og arbeidskolleger. En dag fikk jeg øye på en plakat som hang på veggen i kontorbrakka: "Når kommer ditt forslag?", stod det. Så jeg leste videre og fant ut at dere altså har en ordning med en forslagskasse. Det var jo smart, tenkte jeg. Og jeg har et forslag: Vær litt mer miljøbevisste!! Det jeg tenker på er alle motorene som går på tomgang hele dagen. Jeg skulle ønske dere kunne sette i gang en kampanje som hadde som formål å få folk til å skru av teningen på bilene når de ikke trenger å være på. Jeg tror nok at det er upraktisk å skru av motoren på mange tilfeller kunne miljøet vært spart (og stemmene til de som må rope for å overdøve motorduren).

Et alternativ til en kampanje er et innlegg i Vestfolder'n. Men det spørs om det er nok? Ellers er det jo bra med miljøtunnel og sånt!

Siri M. Jansen



# På leting etter linjer i Sande

Arbeidet med tilleggsutredningen for E 18 i nordfylket er nå i gang. Planleggerne har registrert en rekke linjer som kan være aktuelle i Sande. Fram til 15. september skal man sile seg fram til et antall som er overkommelig å utrede videre. I midten av august ble det arrangert et møte på vegkontoret hvor det var invitert representanter for NSB, kommunene, fylkeskommunen, Norges naturvernforbund og de sentrale statlige og fylkeskommunale fagetatene. Det legges opp til et nært samarbeid med disse i hele utredningsfasen.

## Erik Thomassen

Felles for alle disse linjene er at de i stor grad følger sjøen fra Holm i Sande og forbi Holmestrand. Man skal se på de alternativer med både to og fire felts. I tillegg skal man se på Kombinasjonslinjen som en ren to-felts veg, d.v.s. uten forberedelser til fire-felts utbygging.

Samferdselsdepartementet har bedt Vegvesenet om å gjøre tilleggsutredninger/sammenstillinger som viser alle aktuelle alternativer til utbygging av en fire felts motorveg etter Kombinasjonslinjen sør for Gutu i Sande. Man skal spesielt se på forholdet til NSBs planer i nordre Vestfold, og det skal gjøres transportanalyser som viser hvor stor del av trafikken som i framtida kan gå på jernbane.

Gjennom Sande vil man se på varianter av den tidligere utredede Lav-



*Einar Møller (f.v.), Ulf Haraldsen, Arild Vestbø og Tor Ivar Christiansen er noen av de som nå jobber med nye linjeforslag i Sande.*

landslinjen som tar av fra Kombinasjonslinjen i området nord for Hanekleiva. Man vil også se på linjer i tilknytning til NSBs forslag til ny Vestfoldbane, linjer i området ved nåvær-

ende veg, og linjer lenger øst i Sande fra Rølleshaugen og nordover.

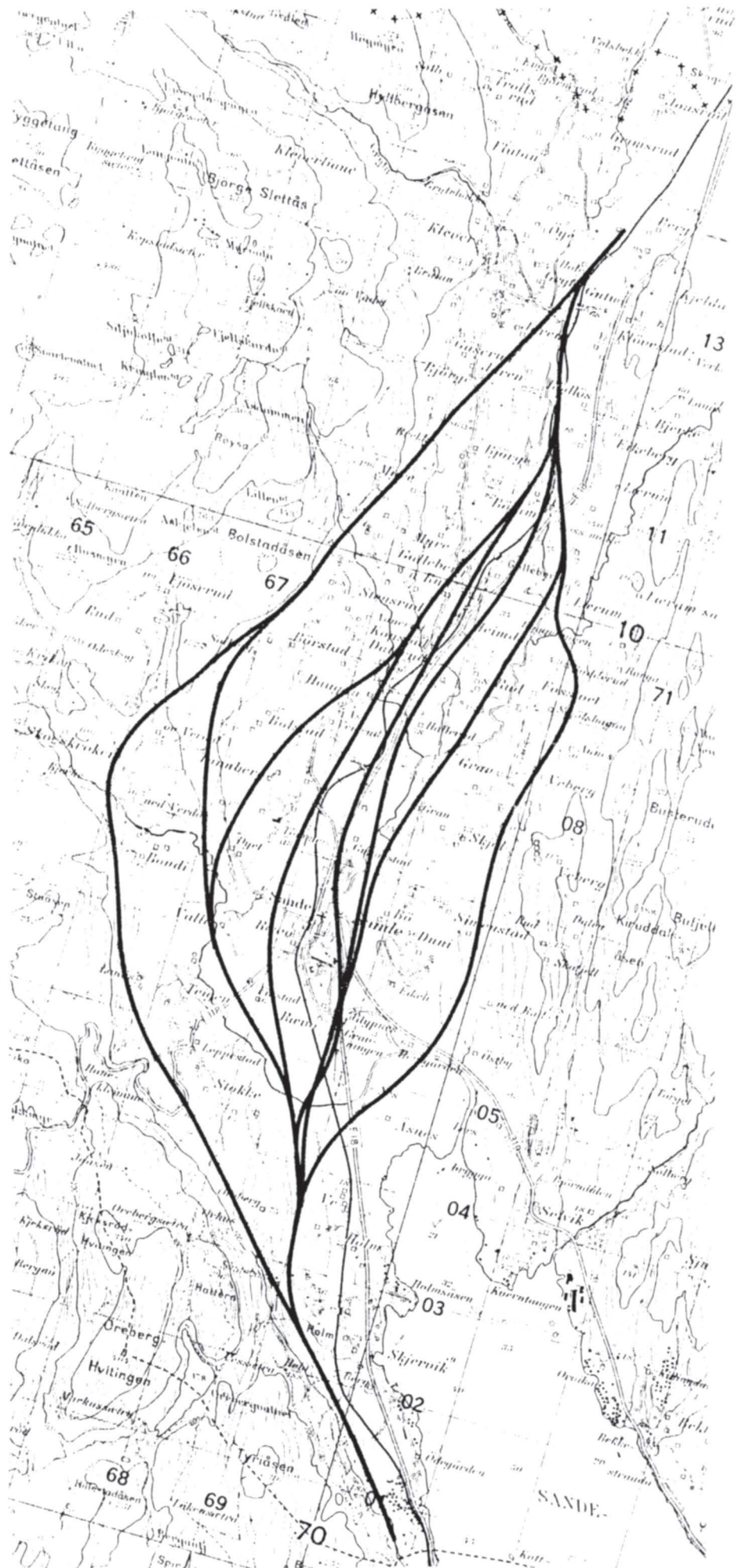
Blant linjene man skal se nærmere på er et detaljert forslag fra Naturvernforbundet. Leif Weltzien leverte i et



møte med vegkontorets planleggere en ferdig uttegnert veglinje som følger den nye jernbanetraseen forbi Galleberg og deretter følger eksisterende E 18 gjennom Sande med miljøtunnel i Gunnestadområdet. Naturvernforbundet er enig i at det er behov for en ny motorveg i nordfylket, men går inn for en to-felts løsning og er spesielt opptatt av at Sande ikke skal oppdeles i større grad enn høyst nødvendig.

Etter at det er foretatt en siling av antall linjer omkring 15. september, vil man gå løs på en teknisk/økonomisk vurdering av de ulike alternativene og se nærmere på samordningsmulighetene med NSB og miljøkonsekvenser. Transportanalysen, som skal vise hvordan en framtidig fordeling av trafikk mellom jernbane og veg vil bli, skal Statens vegvesen og NSB ha et felles ansvar for. Arbeidet vil bli utført av en ekstern konsulent og vil være avsluttet omkring 1. oktober.

Alt materiale som blir produsert underveis vil bli gjort tilgjengelig for alle interesserte. I løpet av november skal utredningen ferdigbehandles i Vestfold og i Vegdirektoratet før oversending til Samferdselsdepartementet 1. desember. Etter at tilleggsutredningen er ferdig kan departementet enten godkjenne den foreliggende hovedplanen for Kombinasjonslinjen eller gå videre med nye utredninger og ny planlegging av en veg etter en alternativ linje.





Tre nye i bygg- og anleggsgaget:

# - Tror ikke det er sant, sier ny lærling



*- Jeg liker meg veldig godt etter et par uker i jobb og folka i brukjengen er greie, sier Thomas Trevland til Vestfolder'n da vi fant han på anlegget Horten - Borre.*

**- Dette var ikke lett, sier verneleder Karsten Gjersøe til Vestfolder'n. Det var 124 ungdommer som søkte på lærlingeplass i år og av disse har vi plukket ut tre, ei jente og to gutter.**

## **Jorun Sætre Bringaker**

- Jeg tror nesten ikke at det er sant, sier en glad og fornøyd unggutt fra Høyjord. Han var en av de 124 som søkte på lærlingeplass i Statens vegvesen i år. Navnet hans er Thomas Trevland og er født 10. desember 1974. Han har gått to år på bygg- og anlegg,

grunnkurs på Re videregående og andre året i Tønsberg. Da han gikk grunnkurset var han utplassert i Veidekke, men ellers har han ingen yrkesbakgrunn annet enn en sommer hos Andersen & Bakke. Han gleder seg og han har hørt mye positivt om Vegvesenet og miljøet her. Først skal han være et halvt år på anlegget Horten - Borre, på bruene, siden blir det å prøve seg andre steder i etaten.

Jan Erik Molland, født 29. juni 1973 er allerede igang i Vegvesenet. Han kom inn som utplassert fra skolen i fjor høst og har vært her helt til nå, de siste dagene som korttidsansatt. Av utdannelse har han grunnkurs bygg- og anlegg på Re og og annet år på

Tønsberg yrkesskole. Av sommerjobber kan nevnes at han har jobbet på gård med dyrehold i tre somre. Det året han har vært på anlegget har han vært sammen med Bjørn Flaatten på Bjune, Kjelle og Stoltenberggaten. - Hvis jeg får det like fint som jeg har hatt det til nå, er det med glede jeg tenker på tiden framover, sier Jan Erik, som også er fornøyd med å ha fått jobb. Da han første gang hørte navnene på de som var plukket ut, var ikke hans navn nevnt og han ble så skuffet og sint. Men da han kom hjem og fant konvoluttene i postkassen ble han jublende glad. Han skal jobbe under Dag Runar Haugen på småanlegg i Tønsbergdistriktet i den første tida.



- Jeg hadde heller ikke trodd at jeg skulle bli plukket ut, sier Wenche Kristiansen (født 3. august 1968), og forteller videre at neglene har fått gjennomgå i sommer, så nervøs har hun vært. Wenche kjenner Vegvesenet godt etter syv år som sommerhjelp og at faren hennes også jobber her har vel også påvirket henne noe. Hun vil nå ut i arbeidslivet og få litt erfaring etter å ha gått endel på skole. Etter gymnaset (idrettslinja) hadde hun planer om å jobbe med barn, søkte seg derfor til utlandet som au pair ett år, deretter Tønsberg yrkeskole på linja for fritidsassistenter. Senere ble det jobbing i barnehage i Sverige. Men hun fant fort ut at det ikke passet for henne. Så begynte hun på Teknisk fagskole i Oslo, hvor hun har gått de siste to årene. Mens hun har gått på skole om dagen har hun vært støttekontakt og hatt vaskejobb ved siden av for å hjelpe litt til økonomisk. - Jeg er rett og slett trøtt av å gå på skole derfor søkte jeg lærlingejobb i Vegvesenet, sier Wenche, og legger til at hun gleder seg til å tjene noen kroner. Bil står nemlig høyt på ønskelisten.

- Det er vanskelig å plukke ut tre ungdommer av 124, sier Karsten Gjersøe. Vi tok ni personer inn til intervju. Av disse ble bare tre plukket



Tre nye lærlinger er tatt inn i Statens vegvesen Vestfold i bygg og anlegg. Disse ble plukket ut blant 124 søkere og vi ser her tre meget fornøyde ungdommer, fra venstre: Jan Erik Molland, Thomas Trevland og Wenche Kristiansen.

ut. - Den siste silingen fra ni personer til tre er den vanskeligste, sier Gjersøe videre. Men håper at disse vil falle fint inn i de forskjellige miljøer i etaten.

De tre lærlingene hadde vært ute et

par uker i arbeid da Vestfolder'n fant Thomas Trevland på anlegget Horten - Borre der han var på Langgrunn bru. - Jeg trives godt sammen med brukjengen, sier han og legger til at det har gått bra så langt, har ikke lært så mye ennå, men jobben er all right.

## **Pizza på byn for dugnadsgjengen**

Fenomenal innsats må markeres!

Fredag 25. september kl. 1600 inviterer Vega alle som har deltatt på flyttedugnadene (en eller flere) på vegkontoret på pizza + 1 pils/brus på byn. (Resten av kvelden må du dessverre betale selv.) Nærmere om påmelding seinere.

Styret

## **Auksjon**

**Tirsdag 15. september kl 1730 er det på nytt sjanse til å skaffe seg billig skrivebord, stoler, reoler, skaper, etc. etc.**

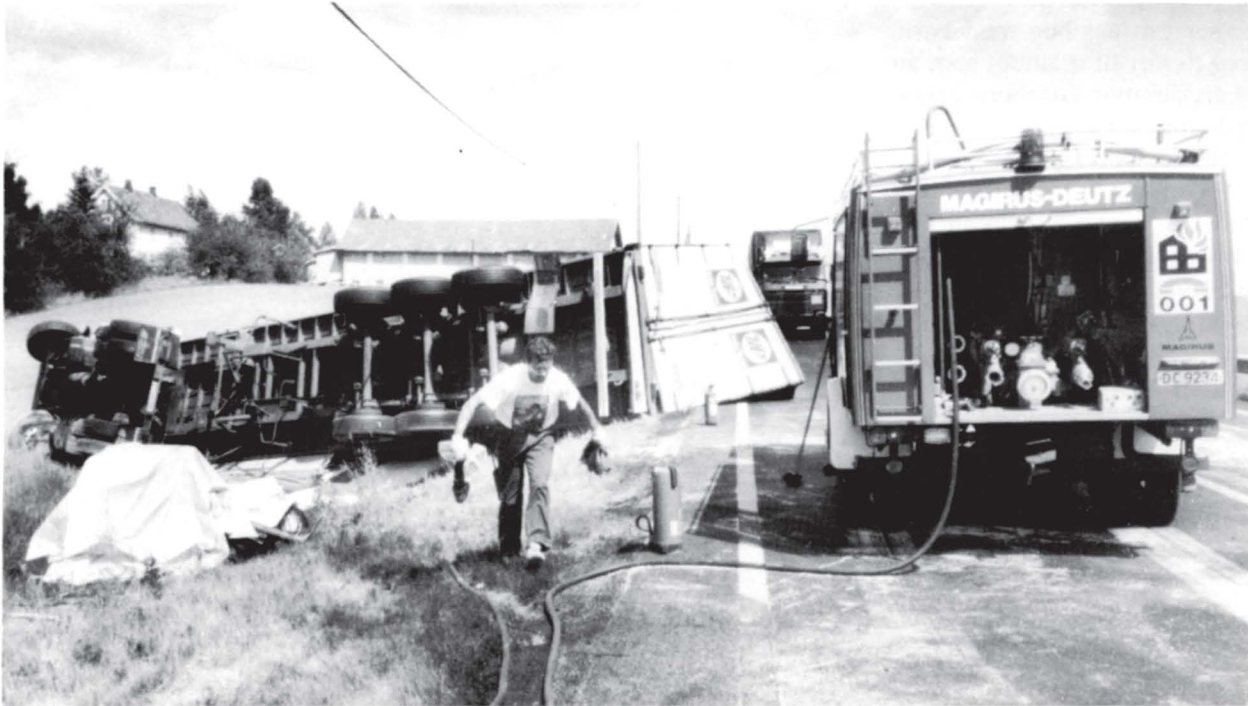
**Sted: Kjellergarasjen på vegkontoret**

**Ta gjerne med familie og venner!**

**Vega**



# Menneskeskjebner og trafikkavvikling



23. juni skjedde det igjen på E 18 i Sande. Dødsulykke, trailervelt og bilbrann. Og seks timer med stengt E 18. Vi må bli flinkere til å takle slike situasjoner, skriver Stein Erichsrud i denne artikkelen. (foto: Roar Hansen, Tønsbergs blad).

Så har det skjedd igjen, ny dødsulykke på E 18 nord for Sande med personbiler og vogntog innblandet. Den ene personbilen begynner å bremse og vogntoget velter med lasten utspredd på E 18. Fullt pådrag med redningspersonell - ambulanser, helikopter, to brannbiler osv. Vegen sperres og køene i begge ender forlenges med rekordfart. En kort telefonsamtale med politivakta som anmoder om umiddelbar assistanse. "Ulykkeskoffertene" og måleutstyret lastes raskt inn i bilen og på vegen mot ulykkesstedet kontaktes vegmesteren i Sande i.h.t. varslingsplanen ved ulykker. Etter å ha "tråklet" seg fram forbi en stillestående kø, over sperrelinjer og sperrefelt med kun en gul "kojaklampe" på taket og biltilsynets magnetskilt på siden, klarer vi å ta oss fram til ulykkesstedet.

E 18 har nå vært stengt ca. en time og den siste ambulansen forlater åstedet og politiet har iverksatt omkjøring

over Klevjerhagen for personbiler, og lastebilene blir dirigert på riksveg 319 over Svelvik. Politiet har sperret av E 18 med bånd og det er bare journalister, redningspersonell og politi på åstedet. Det er nå vår jobb begynner. Det lokale lensmannskontor er ansvarlig på åstedet og de bestemmer i prinsipp vår oppgave. Full teknisk undersøkelse av både åstedet med spor osv. og undersøkelse av kjøretøyene. Etter en kort orientering av lensmannen om hendelsesforløp i.h.t. vitner osv. setter vi igang. Vi gransker spor, måler sporvidde, ser på skadene på kjøretøyene for å få et klart bilde av hendelsesforløpet for deretter å starte oppmåling av de rette sporene. At køene nå står ved Drammen, Svelvik, Klevjerhagen og Holmestrand surrer i bakhodet, men vi er fullt opptatt av "vår jobb". Politiets og "vegmesterens folk" får ta seg av trafikkavviklingen. Utålmodige journalister vil ha ulykkesårsak og en "skyldig" umiddelbart. Lastebilsjåfører står ved sper-

ringene og venter på åpning - for langt å kjøre rundt om Svelvik. På grunn av stort press fra journalistene må lensmannen holde pressekonferanse.

Tiden går og trafikken står. Vi kjenner presset, men forklaringen vi fikk om antatt hendelsesforløp er fysisk umulig m.h.t. spor, skader på kjøretøyene og de utspreddede delene. Vi må stadig bort til den utbrente bilen, løfte på presenningen hvor den døde fortsatt sitter fastklemt, for å lete etter merker osv. Teorier diskuteres og puslespillet legges sammen. Telefon med Buskerud sentralsykehus-legen må stille to spørsmål til trailersjåføren som ligger på operasjonsbordet. Etter 1/2 time får vi svar. Vår teori stemmer, de fysiske lovene stemmer, lensmannen må informere journalistene om endrede årsaker. Bilen som hadde kjørt forbi vogntoget, kollidert med en møtende og begynt å bremse hadde nå plutselig kommet i mot,



stått stille for å svinge til venstre, blitt påkjørt bakfra for så å bli "overkjørt" av traileren. Oppmålinger foretas raskt, veggen spyles, biler transporteres bort og etter nærmere seks timer åpnes "sørlandske" igjen.

Tusenvis av forbannede bilister. Telefon til vegkontoret. Skal dette være nødvendig? Etatens egne ledere og sjefer spør om samme sak. Hvorfor gjør vi dette? Er det ikke bare å transportere bort døde og skadde raskest mulig, få spylt og rengjort vegbanen slik at trafikken kan komme igang igjen? Vi må jo leve opp til etatens hovedmål for bedre transport - og rask trafikkavvikling.

I løpet av åstedundersøkelsen hadde vi tre forskjellige bilførere som var årsak til ulykken og som eventuelt kunne bli tiltalt for uaktsomt drap, om vi bare skulle tatt hensyn til vitneutsagn, bortspylte spor og borttransporterte kjøretøyer. Vi skal gjøre hastighetsberegninger, avklare mulige tekniske årsaker eller medvirkende årsaker, d.v.s. klarlegge hendelsesforløp og årsaksforhold på et høyt faglig nivå, objektivt og satt sammen i en rapport som vi oftest må "forsvare" i en etterfølgende rettsak, da oppnevnt som "sakkyndig". Da er det

ikke nok at vi tror eller antyder noe. Vi har et stort ansvar slik at tilfældighetene ikke råder ved en eventuell tiltale om uaktsomt drap. **Det er menneskeskjebner det dreier seg om, ikke bare om rask trafikkavvikling.**

Som en veg- og vetrafikketat kan vi bli flinkere og mer profesjonelle - dette gjelder også politiet - med å takle trafikkulykkesetterforskningen, men det gjelder også Vegvesenets egne folk m.h. omdirigering, skilting, informasjon til bilister/yrkessjåfører som venter i kø, og ikke minst radio/NRK. det fungerer ikke tilfredsstillende i dag.

Dødsulykker har skjedd og kommer til å skje igjen, statistisk er faren størst mellom Holmestrand og Skoger. E 18 prosjektet vårt i nord-fylket er kommet igang - eller? Vi i "ytre etat" blir frustrerte i alle fall. Vegsjefen sender ut fax til de ansatte, på vegkontoret inviteres de ansatte på bløtkakefest - endelig er vi igang. Statsråden har godkjent ny E 18 i nordre Vestfold to km fra Buskerud grense. Videreføring må vurderes på nytt. Vi som jobber med trafikkikkerhet og for null ulykker på E 18 opplever et nederlag som på vegkontoret feires med bløtkake og etterfølgende artikkel om

hurtig utredning osv. i Vestfolder'n.. **Er det noe rart at vi blir frustrerte?** Skal vi nå få nøye oss med to km fire felts veg ved Skoger for å få en fem-syv års ny planlegging av ny trase nå i kombinasjon med NSB?

Det kommer fortsatt til å skje ulykker på E 18 i nordre Vestfold og det kommer fortsatt til å bli lange køer med forbannede bilister.

Hvor mange ulykker må det skje før vi kommer riktig igang med ny E 18?

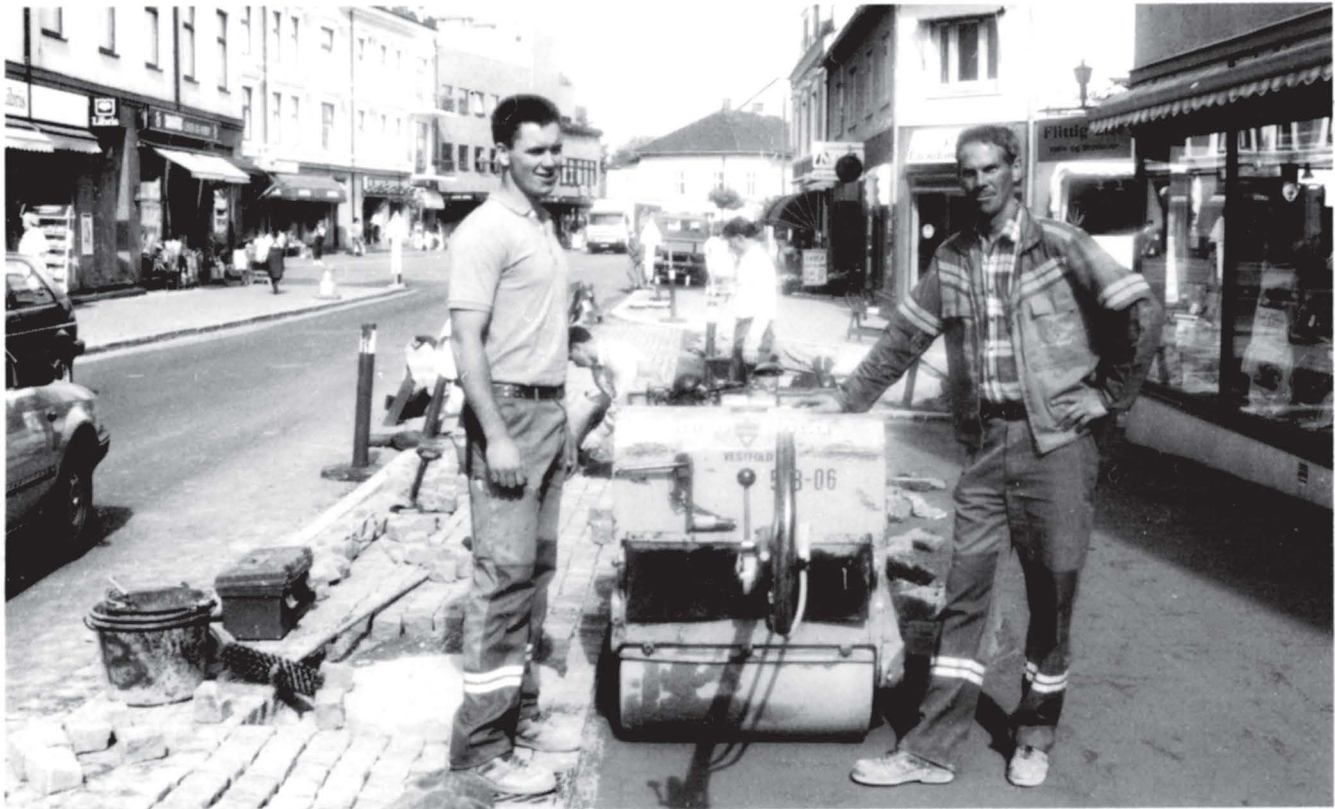
**Stein Erichsrud  
Biltilsynet Horten**

*Ulykkessituasjonen tatt i betraktning, fortjente ikke E 18-vedtaket i nordfylket noen bløtkakefest, skriver Stein Erichsrud. (foto: Roar Hansen, Tønsbergs blad)*





# Storgata i Horten pusses opp



Arbeidet med MiljøPrioritert Gjennomkjøring i Storgata i Horten er i full gang. Dette prosjektet er det største i Norge av denne typen og har en lengde på 860 meter. Her er Svein Koppen og Ragnar Tenden i full sving med valsen.

**MPG. Vend deg like godt til forkortelsen med det samme. MiljøPrioritert Gjennomkjøring kommer du til å høre mye om i framtida. Storgata i Horten er vårt første prosjekt av denne typen, og det største i Norge til nå med en lengde på 860 meter. Særlig mange anlegg av denne typen har imidlertid ikke blitt bygd tidligere her i landet, Vegdirektoratets pilotprosjekt på dette området var vi faktisk for tidlig ute til å komme med i.**

## **Erik Thomassen**

Ideen med miljøprioritering er at trafikken i gata skal skje på de myke trafikantenes og bymiljøets premisser. I Horten betyr dette at kjørebanelen innsnevres med bortimot en tredel til 6,20 meter, at rennesteiner, busslommer og fortau/sykelbaner steinsettes, og at det plantes trær og settes

ut benker og sykkelstativer og at belysningen tilpasses bymiljøet.

MPG Horten er et samarbeidsprosjekt med Borre kommune der kommunen legger ny vann- og avløpsledning. Gata graves opp, og kommunen bygger den opp på nytt etter våre spesifikasjoner, asfalterer og legger ut kantstein etter ny vegbredde. Vi har i denne sammenheng ansvaret

for stikking og kvalitetskontroll. Planen er at vi skal følge etter kommunen opp gata med steinsetting av fortauene. I startfasen har det vært en del småproblemer som i stor grad må tilskrives at kommunen ikke er vant til å utføre så pass kompliserte vegarbeider, og at kontakten mellom Borre kommune og handelsstanden har vært for dårlig.

-I et byområde som dette er det viktig at vi legger inn elementer som gir et visuelt bilde som samsvarer med det som er typisk av bygater, sier Bjørn Skøie på planavdelingen. Dette innebærer blant annet at man satser på rette linjer med knekkpunkter i stedet for buer.



Når kommunen bryter opp asfalten finner man den gamle brosteinen som tidligere var gatedekket i Storgata. Denne tas vare på og renses slik at den kan brukes på ny på fortauet, i rennesteinene og andre steder. Vestre fortau i Storgata er ganske smalt, bare 60 cm. Her legges det granittkantstein og betongheller inn mot husene. Tilpasningen gjøres med smågatestein av granitt.

Det nye østre fortauet blir over fem meter bredt. Her blir det ytterst en møbleringssone på 1,5 meter belagt med granittstein og med sykkelstativer, beplantninger, benker og søppelstativer. Innenfor dette blir det 1,5 meter sykkelbane med rektangulære betongstein lagt i lengderetningen. Og innerst 2,25 meter gangbane med kvadratiske betongheller. Inn mot husveggene skal det tilpasses med smågatestein.

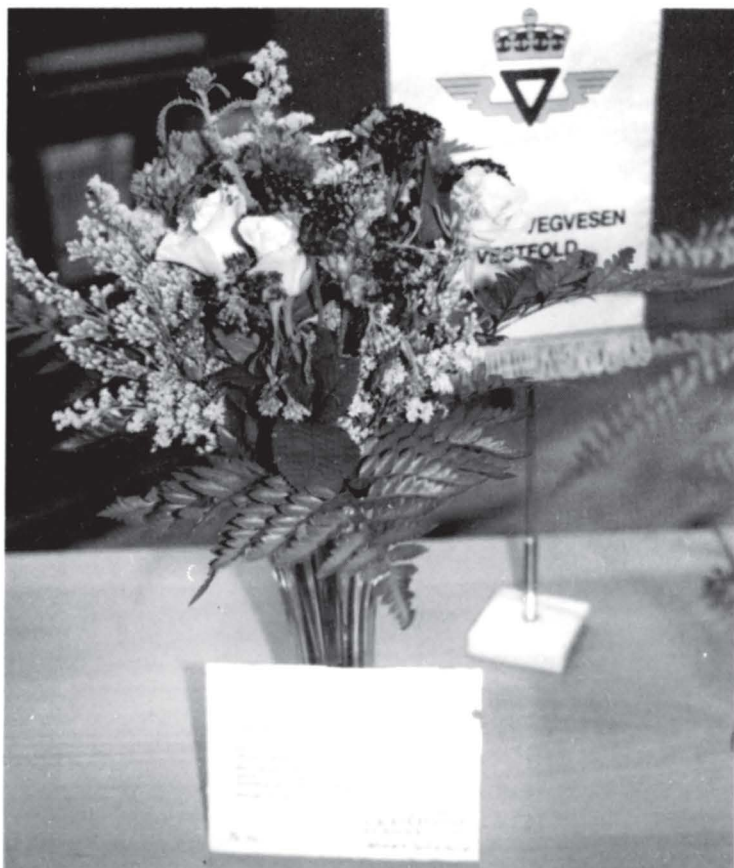
Gang- og sykkelarealene får samme rødlig farge i motsetning til i Stoltenbergsgate i Tønsberg hvor fargene er rødt og grått. En annen forskjell er at de opphøyde gangfeltene over sidegatene i Horten blir asfaltert men med skråninger i brostein, mens de i



Det østre fortau blir fem meter bredt med møbleringssone, plass til beplantning, benker og søppelstativer, med sykkelbane innenfor og helt innerst 2,25 m gangbane.

Tønsberg er lagt i betongstein av samme type som på gang- og sykkelvegen. Årsaken til dette siste er at man på denne måten får en bedre markering av at det er syklistene som har vikeplikt for trafikk på sidegatene, og ikke omvendt.

I år er det satt av 4 mill. kr til prosjektet i Storgata, og da er det meningen å ta strekningen fra Thuegata til Ferjegata. Neste år har man 4,6 mill. kr til disposisjon for strekningen Ferjegata - Grønligate.



## Blomster for godt renhold

Blomsterbuketten ved siden av er fra adm.dir. Helge Gullord i Alfred Andersen mek. verksted i Larvik, og kom til vegsjefen i begynnelsen av august. Følgende hilsen viderebringes herved til gutta i driften:

*"Undertegnede ferdes mye langs veiene i vårt vidstrakte land.*

*Det er ofte en blandet fornøyelse, fordi det er så mye søppel langs veiene. Men langs E 18 i Vestfold, spesielt langs den nye parsell fra Sem og sydover, er det virkelig en fornøyelse å ferdes. Ryddig og fint.*

Honnør og gratulasjon!

Alfr. Andersen mek. verksted og støberi  
Helge Gullord



# Felles arkiv- og info-system i hele etaten



Det jobbes nå med nytt arkiv/informasjonssystem i Statens vegvesen. En gruppe er plukket ut av Vegdirektoratet for å jobbe med forprosjektet. Her ser vi medlemmene av gruppa samlet, fra venstre: Hanna Kristensen, Nordland, Sissel Haugstedt (styringsgr.), Vdr., Vigdis Tenold, Vdr., konsulent Erik Røyne, Solvår Nerby, Hedmark og Ståle Haversadløyken (stedfortr. for Synnøve Hanto, Vdr).

**Behovet for felles arkivsystem i Statens vegvesen har vært kjent og pratet om i lang tid, men det har ikke skjedd noe. Arbeidet er ikke blitt prioritert i tilstrekkelig grad. Men nå er det nedsatt en gruppe som skal jobbe med forprosjekt til nytt arkivsystem i sammenheng med nytt informasjonssystem, så nå er vi endelig igang.**

## Jorun Sætre Bringaker

Det har i flere år vært snakket om et felles arkivsystem for hele Statens vegvesen. Selv om det har vært job-

bet med, har det ikke blitt høyt nok prioritert. Vi har etterlyst et utspill fra Vegdirektoratet, men det har ikke skjedd noe.

Nå skal IT-strategien for PA (Personal- og administrasjonsavdelingen) i Vegdirektoratet klarlegges og dette understreker viktigheten av å se på nytt arkivsystem som en del av et større integrert informasjonssystem for Statens vegvesen. I denne sammenheng vil det være viktig også å kartlegge behovene for og kravene til arkivsystem i ytre etat. Det positive ved utsettelsen er jo nå at arkivsystemet sees i sammenheng med andre systemer innen PAs ansvar.

Det arkivsystemet som vi har i dag tilfredsstillende ikke Riksarkivets krav

og retningslinjer. Det satses på standardssystemer som skal være basert på Oracle database, d.v.s. at dagens Fics-baserte arkivsystem ikke vil bli videreutviklet.

Flere av vegkontorene har planlagt (eller er igang med) å anskaffe et mer moderne system, enten ved videreutvikling av allerede eksisterende system eller de planlegger innkjøp av standardssystem som tilfredsstillende NOARK kravspesifikasjon. PA (Vdr) har her et overordnet ansvar for utvikling av standarder innen bl.a. arkiv og har sterkt oppfordret vegkontorene til å avvende resultatet av forprosjektet.

Det er også viktig at Vegdirektoratet samarbeider med vegkontorene og



det eksisterer i dag et utbredt samarbeid innen arkivfunksjonen. Et felles system vil ha positive organisatoriske og økonomiske konsekvenser. De retningslinjer som nå kommer for dataadministrasjon vil bl.a. kreve at dobbeltregistrering i størst mulig grad unngås.

Dette er et forprosjekt som skal godkjennes og de nødvendige beslutninger skal tas. Så skal det utformes et prosjektdirektiv for hovedprosjektet og behandlingen av hovedprosjektet kan starte. Det kan ta tid, men gruppa vil sette alt inn på å få dette på prioritetslista.

Prosjektgruppa har til nå hatt to samlinger og har sett på hvordan arkivet fungerer i dag og litt om hva som ønskes i framtiden. Ha finnes på markedet i dag av systemer som kan tilfredsstillere våre krav? Et nytt info/arkiv-system vil innebære mer frihet for saksbehandlere til å gå inn i syste-

met, finne fram saker og søke i den enkelte saken. Kanskje også ha muligheten å se hele dokumentet skannet (kopiert) inn på skjermen.

Det blir i disse dager utarbeidet en spørreundersøkelse som skal sendes ut til et visst antall ansatte ved fem vegkontor og Vegdirektoratet. Dette blir gjort for å få en oversikt over hvordan man synes arkivet fungerer i dag og hvordan saksbehandlere ønsker seg et infosystem i framtiden. Er saksbehandlere interessert i selv å finne fram på skjermen?

Dette nye systemet vil ikke da bare omfatte arkiv, men også andre registre. Gruppa kartlegger hva slags registre som finnes og som kan være aktuelt å tilknytte et slikt omfattende infosystem. Her er alle EDB-lederne på vegkontorene informert på deres siste konferanse i Tromsø der Sissel Haugstedt fra Vegdirektoratet informerte om gruppas arbeid i forpro-

sjektet.

Til slutt i denne omgang vi jeg nevne de som sitter i de to nedsatte gruppene når det gjelder dette prosjektet:

Styringsgruppa:

Roald Skøelv, personaldirektør, Vdr  
Sissel Haugseth, kontorsjef Fellestjenesten, Vdr  
Knut Nauste, adm.sjef Møre og Romsdal.

Prosjektgruppa:

Vigdis Tenold, arkivleder, Vdr  
Hanna Kristensen, leder Fellestjenesten Nordland  
Solvår Nerby, arkivleder Hedmark  
Jon Echougen, stasjonssjef biltilsynet Lillehammer  
Synnøve Hanto Aaserud, o.ing. A-data, Vdr  
Jorun S. Bringaker, vegkontoret Vestfold.

# Lars Øygard overtar trafikksikkerheten



Ansvar for å koordinere trafikksikkerhetsarbeidet ble overført fra Plan til Trafikant og kjøretøy i ou-arbeidet. 1. september var Lars Øygard på plass som seksjonsleder for den nye trafikksikkerhetsseksjonen på T&K. Øygard overtar også rollen som sekretær for fylkestrafikksikkerhetsutvalget (FTU). Han kommer nå fra stillingen som opplæringsleder i Adelsten, men har en fortid som trafikkipedagog i biltilsynet (vår første).



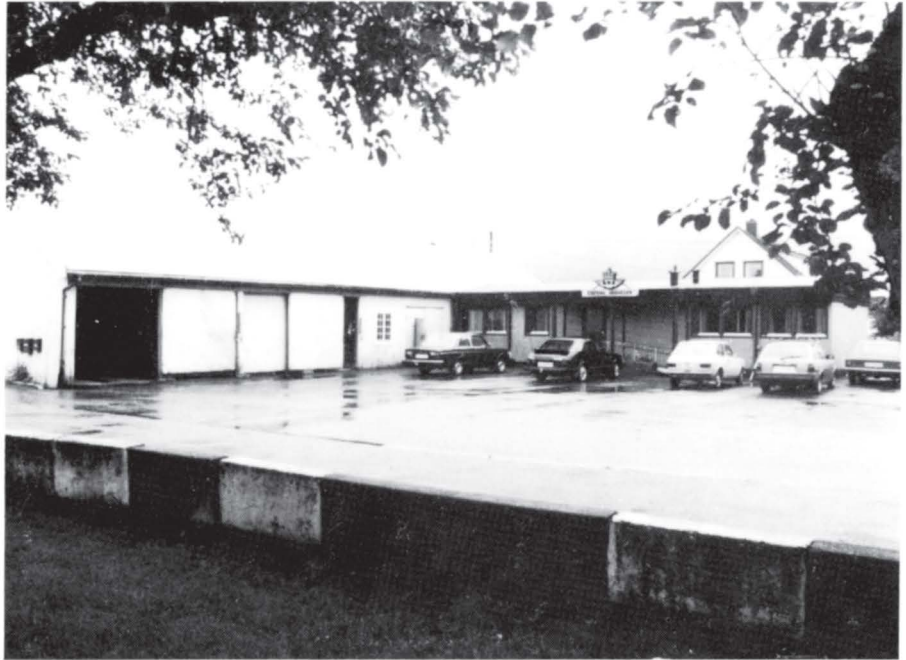
# Ett, to eller tre driftsområder?

Det knytter seg stor spenning til utredningen av antall driftsområder som pågår nå. Driftssjef Nils I. Skjevik har i utgangspunktet frist på seg til 15. september før han legger fram prosjektgruppas innstilling, men vegsjefen har allerede signalisert at han kan godta at tidsfristen overskrides om det skulle være nødvendig i denne viktige og vanskelige saken. Spørsmålet er om man i framtida skal klare seg med ett driftsområde med vegstasjon på Ås, eller om man skal ha to eller eventuelt tre som i dag.

## Erik Thomassen

Utredningen om driftsområdene er egentlig en etterdønning av det organisasjonsutviklingsarbeidet vi var i gjennom i fjor. I forbindelse med nyorganiseringen av driftsavdelingen bestemte vegsjefen at antallet driftsområder skulle utredes.

Blir det et opplegg med to driftsområder, vil det høyst sannsynlig være Sande vegstasjon som blir nedbygd til en utestasjon, og lagt til et annet sted i nordfylket. Bygningsmassen i Sande er gammel og til dels provisorisk. Det mest aktuelle alternativet for ny Vestfold-bane skjærer dessuten tvers igjennom vegstasjonen. Det foreligger planer om ny kombinert vegstasjon/biltilsynsstasjon i Skjeggstadområdet i Holmestrand, men om disse blir gjennomført er nå helt i det blå, særlig tatt i betraktning den usikkerheten det er knyttet til E 18-utbyggingen i området.



*Et utvalg vurderer antallet driftsområder i framtida. Blir Sande vegstasjon nedlagt, eller fortsetter vi som i dag? Kanskje blir det full satsing på Ås?*

Fordelene med å satse på kun ett driftsområde kan være bedre styring og ressursutnyttning og mer ensartet standard. I dagens system med tre driftsområder mener mange at det ligger en fare for overinvesteringer og dårlig utnyttelse av kompetanse og maskinpark. Om alt legges under en ledelse vil man kanskje kunne oppnå forbedringer her. Blir det ett driftsområde, vil det bli vegstasjon på Ås. Man må imidlertid fortsatt ha utestasjoner til rodelagene rundt om i fylket, og man vil legge opp til salt/sandlager og garasje på Verningen og en plass i nordfylket.

Det som først og fremst taler i mot en slik organisering er at nærheten til lokalsamfunnet blir svakere, og publikumsservicen kan bli dårligere. For deler av oppsynet kan det også bli lengre arbeidsreise.

Trafikant og kjøretøys framtidige planer vil også ha innvirkning på utvik-

lingen av driftsavdelingen. "Servicebutikkene" i bysentrene, som foreslås, kan også ta seg av "vegdelene" av etatens virksomhet, og dette kan kompensere for den økte publikumsavstanden en eventuell reduksjon til kun ett vegmesterområde vil medføre. Samtidig kan man tenke seg at det er mulig å utnytte anlegget på Verningen ved ettervert å flytte biltilsynet dit. Lette kjøretøykontroller burde la seg gjennomføre med relativt begrensede tilleggsinvesteringer. Tilsvarende kan man kanskje tenke seg i Holmestrand.

Endringer av organiseringen for Trafikant og kjøretøy ligger imidlertid noe fram i tid, kanskje snakker vi om et ti-års perspektiv, og når det gjelder servicebutikker vil det i første omgang eventuelt være tale om en prøveordning i en by. De endringer som måtte bli foreslått for Drifts del vil derfor måtte kunne stå på egne bein i lang tid framover.



# Boliglån i Pensjonskassa?

## Her er reglene:

### Hvem kan få lån?

Lån kan gis til statstjenestemenn og med virkning fra 01.01.93 også til undervisningspersonalet i grunnskoler og videregående skoler. Lånsøkeren må være fast tilsatt, men midlertidige ansatte, engasjerte og åremålsansatte tjenestemenn samt overenskomstlønnet, helårsbeskjeftiget personale som tjenestegjør minst 15 timer i uken, kan få lån når de har sammenhengende tjeneste i ett år.

Pensjonerte tjenestemenn får lån på samme vilkår som aktive tjenestemenn. Det samme gjelder etterlattepensjonerte ektefeller som må fraflytte tjenestebolig. Unntaksvis kan det også gis lån til barn som må fraflytte tjenestebolig når begge foreldre er døde og det foreligger særlige grunner.

### Hva kan man få lån til?

Under forutsetning av at du blir eier/medeier i boligen:

- innskudd i boligbyggelag, borettslag eller til aksjebolig.
- obligasjonsinnskudd i annet boligbygg når innskuddene er sikret ved pant i eiendommen.
- bygging og kjøp av selveierbolig
- ombygging eller utvidelse av egen bolig under a, b, og c.

1. Lån etter punkta og b kan gis med inntil kr. 200.000,- mot deponering av adkomst-dokumentene til boligen. Se pkt. 4.

2. Lån etter punkt c kan gis med inntil kr. 200.000,- mot pant i eiendommen, se pkt. 4.

3. Lån etter punkt d gis med inntil kr. 100.000,- mot pant i eiendommen eller innskuddsdokumentene, se pkt 4 og 5.

4. Ved innskudd/kjøp må kjøpekontrakten vedlegges søknaden og Pensjonskassen vil så beregne "lånetakst" = 85 % av kjøpesum. Lånet må være sikret innenfor 80 % av denne "takst".

Ved bygging/ombygging av bolig benyttes takst avholdt av godkjent takstmann. Lånet må være sikret innenfor 80 % av lånetaksten.

5. Lån til ombygging kan gis når dette medfører en økning av boligflaten med minst seks kvm, til første gangs installasjon av VVS, og til energiøkonomiserings-tiltak i boligen. Takst avholdes når ombyggingen er ferdig fullført.

### Hva gis det ikke lån til?

Lån ydes ikke når finansieringen allerede er ordnet på annen måte, og heller ikke til konvertering av eldre lån selv om disse er gitt på mindre gunstige vilkår.

Det gis ikke lån til vanlig vedlikehold eller modernisering og heller ikke til bygging av garasje eller uthus. Lån til fritidsbolig eller pendlerbolig kan ikke innvilges.

Lån gis ikke til kjøp av tomt uten i forbindelse med oppføring av bolig. Lån gis heller ikke til frivillig innløsning av feste-tomt.

### Lånebetingelser

Rentefoten er for tiden 10 % p.a. (Effektiv rente 10,27%) Renter betales etterskuddsvis hvert halvår. Det er ingen gebyrer.

### Løpetid og avdragsfrihet:

Lån opp til kr. 80.000,- kan gis med avdragsfrihet i tre år og har en løpetid på 18 år (inkl. avdragsfrie år).

Lån fra og med kr. 80.100,- til kr. 200.000,- kan gis med avdragsfrihet i tre år og har en løpetid på 30 år (inkl. avdragsfrie år).

Dersom låntaker slutter i låneberettiget stilling og fraflytter eller selger belånte bolig, plikter vedkommende å underrette om dette omgående. Lånet anses samtidig å være forfalt til innfrielse.

Låntaker som slutter i stilling, men som fortsatt bor i den belånte boligen kan få beholde lånet på nye vilkår. Disse går ut på reduksjon av resterende avdragstid til en tredel, og at renten heves med to prosentenheter. Avdragsfrihet bortfaller.

Ovenstående gjelder fra 1.5.92. Ytterligere opplysninger ved henvendelse til personalseksjonen - Annelaug Wold.

## "Petter Smart" til Kåre



Vi ser her Kåre Aastestad til venstre som får overrakt "Petter Smart" kruset av Odd Pape.

Kåre Aastestad på Vervingen har fått "Petter Smart" kruset for utarbeiding av: Skjema for registrering av varslingsplaner, vedtaksnr. og en del andre opplysninger angående midlertidig skilting.

Dette kruset blir overrakt til personer som har initiativ og fantasi til å foreslå noe nytt som kan brukes i det daglige arbeidet. Forslaget er gjerne innsendt forslagsordningen.



# Veteran på verkstedet på Ås

- Jeg husker godt at jeg mørkla store deler av Nøtterøy med høvelen en natt for mange år siden, sier Kristian Pedersen. Han jobber som formann på verkstedet på Ås og er en av veteranene i Statens vegvesen i dag.

## Jorun Sætre Bringaker

- Jeg jobbet dag og natt i vintersesongene den gangen, sier Kristian Pedersen til Vestfolder'n. Noen av oss som jobbet i verkstedet på dagen måtte ofte ut å brøyte om natta. Historien om den gangen jeg mørkla store deler av Nøtterøy er fra en natt jeg var ute og brøytet med høvel. Jeg kjørte fra Borgheim ned mot Knarberg. Høvelen den gangen hadde påmontert kantving som ble brukt for å få snøen høyt opp på brøytekanten. Kantvingen var montert på høyre side av høvelen og var 3,5 m lang og når den ble heist opp raget den ganske høyt. Vi har ikke noe igjen av slikt utstyr i dag, det er blitt borte, forteller Kristian. - Det var mye større snømengder den gangen. Kantvingen ble heist opp og kom borti en strømlledning og det resulterte at alt ble mørklagt rundt meg. Jeg la først merke til at det plutselig begynte å blunke i lysene bortover og skjønte vel ganske snart hva jeg hadde gjort. Kalte så opp Berg på radioen og forklarte hva som skjedde og han varslet E-verket. Jeg må innrømme at jeg i årene som har gått har fått servert den historien noen ganger, men nå kan en jo bare le av det, selv om det den gangen var meget alvorlig, sier Kristian videre. Det ble etterhvert slutt med så mye jobbing da Arbeidsmiljøloven kom inn i bildet.



- Tidlig på 60-tallet jobbet jeg omtrent hele døgnet på vinteren, sier Kristian Pedersen, jeg brøytet om natta og var på verkstedet om dagen. Kristian er formann på verkstedet på Ås og forteller gjerne historier fra "den gang da.."

Kristian har vært i Statens vegvesen Vestfold siden først på 60-tallet og er en av "gamle-kara" i dag. Han begynte på vegsentralen på Ås, som akkurat på den tida hadde flyttet fra Ilene og opp til Ås og var blitt en moderne vegsentral. Noen av de eldre maskinene var fremdeles på Ilene der skiltlageret overtok brakkene etterhvert.

Det var en maskinreparatør til som begynte sammen med Kristian, men han begynte som lokfører senere. Det var Abel Heimdal som var leder for maskinsentralen den gangen, han

flyttet med over fra Ilene. Kristian drev med reparasjon av spesielt høveler på den tida og litt overhaling av andre maskiner. I 1962 begynte han som reisereparatør. Han var 23 år den gangen og var jo ganske fersk. Det fikk han jo ofte høre de første åra, men han vendte seg fort til det tøffe miljøet og ble mer kjent med karane ute etter hvert. Dieselmaskiner var han heller ikke så vant til å jobbe med, så det var endel problemer, særlig når det var på det kaldeste om vinteren. Han husker godt en gang det var 34 minusgrader på Ås da han reiste





*Dette bilde viser bemanningen på Ås vegsentral tidlig på 60-tallet da Kristian Pedersen begynte sin karriere. Vi ser unge Kristian som nr. tre fra venstre i bakre rekke (med lue). På bildet ellers ser vi Halfdan Kihle, Otto Bjørnsvik, Kristian Pedersen, Olaf Gustafsen, Kristian Askjem, Hans Kristian Eriksen, Erik Moen, Arne Jensen, formann Markus Markussen. Foran fra venstre: Verksmester Sverre Dahl, Kåre Eik, Kåre Kristiansen, Einar Skjauff, Magnus Skinnes, Hans Skjauff, Rolf Andersen, Arne Sundseth, Jon Nordnes.*

ut, han skulle til Tjølling. Kjørte av gårde i Volvo PV varebil. Clutchen var frosset slik at pedalen måtte hentes i bønn hver gang han brukte den. Men fram det måtte han. Dieselen frøs på de store hjullasterne og dette måtte varmes opp. Da brukte han propan og lånte batterier for å få dette igang igjen. Hvis de fikk diesel på hendene var det akkurat som det brant. Det var ganske tøft for en helt ung og uerfaren gutt å ta disse jobbene, men det var bare i trå til. Etterhvert ble han mer kjent med maskinene og folk og da gikk det mye bedre. Men han glemmer aldri det slitet det var i den voldsomme kulda.

I den første tiden som reisereparatør kjørte han opptil 30 mil om dagen. Vi hadde anlegg bl.a. i Lågendalen og i Svelvik, så avstandene var store.

På slutten av 60-tallet ble han spurt om han kunne tenke seg å overta som formann. Det kunne han selvfølgelig og siden har han vært formann på verkstedet. På den tiden han overtok var det akkord på verkstedet og det var ikke alltid like enkelt. Diskusjo-

ner og kjefting om priser og timer var vanlig. Vurdering av de forskjellige jobbene var ikke alltid lite lett. Derfor var det en lettelse da fastlønnsordningen ble et faktum. Han husker at han startet med litt under kr 3,- pr. time på verkstedet. Det økte sakte fram til 70-åra da steg lønningene betraktelig.

Kristian liker ikke helt tendensene i utviklingen på maskinsiden. Da tenker han på de private maskinene i forhold til våre maskiner og de prise-

ne som ligger i markedet i dag. Men vi er mye skyld i denne utviklingen selv, mener han og håper at denne trenden vil snu seg.

Ellers kan vi fortelle at også Kristian driver gård. Det er en familiegård der han sammen med kona har drevet med dyr. Tidligere med kyr, senere med gris og høner. Nå har eldste sønnen stort sett overtatt drifta, men han driver i skogen selv. Den idylliske gården ligger på Nedre Kranstad i Fon.

**Velkommen til  
idrettsmerkeprøver  
på Tønsberg stadion:  
mandag 14. og tirsdag 29. september  
kl. 15.30.**

**Vega  
Idrettsmerkeutvalget**



# Ingrid tar spranget

Trygg Trafikk-sekretær Ingrid Borud har sagt opp sin stilling og tar nå spranget over i privat sektor til firmaet Fortuna som driver med voksenopplæring i hovedsak for arbeidsmarkedsetaten, forlag og konsulentvirksomhet. Ingrid skal i første omgang skolere arbeidsledige til jobb i skolefritidsordningen og administrere firmaets virksomhet i Vestfold og Buskerud. Hun starter opp virksomheten fra grunnen, på samme måte som hun gjorde for Trygg Trafikk da hun kom til vegkontoret i januar 1989.

## Erik Thomassen

- Jeg ble veldig godt mottatt på Trafikkseksjonen på planavdelinge den gangen, sier Ingrid, og husker fortsatt blomstene på pulten da hun begynte. Hun ble med på seksjonsmøtene og fikk innblikk i faget, og kom med i det sosiale miljøet på planavdelingen og etaten for øvrig.

Å være Trygg Trafikk-sekretær og ha arbeidssted et sted man ikke har en organisasjonsmessig tilknytning, er likevel ikke enkelt. Selv om forholdet til Vegvesenet har vært nokså konfliktfritt, er det klart at det stilles spesielle krav til kommunikasjon og informasjon mellom partnere som skal arbeide sammen, men med ulik oppdragsgiver. Lenge fungerte det bra, men så kom ou-prosessen. - Da følte jeg meg i et vakuum og ble nærmest lammet, sier Ingrid. Ingen visste noen ting, jeg visste ikke hvem jeg skulle forholde meg til, og i denne situasjonen skulle jeg legge planer for neste år.

Trygg Trafikk-sekretæren er knyttet til FTU-sekretæren, som tidligere var trafikkseksjonslederen på planavdelingen. Nå flyter det litt i påvente av



*Ingrid Borud slutter etter fire år som TryggTrafikk-sekretær og går over til privat sektor. - Opplegget "Trafikkundervisning i grunnskolen" er jeg mest stolt av etter disse årene, sier hun.*

at den nye seksjonsleder-stillingen på Trafikant og kjøretøy skal bli bemannet. - Denne stillingen seg jeg på som positiv, og likeledes det faglige innholdet i den nye seksjonen, sier Ingrid. Hun tror at samarbeidet vil kunne bli styrket gjennom denne organiseringen.

Ingrid peker på at det det trengs å gå nærmere igjennom avtalene mellom TT og vegkontoret, de er alt for gene-

relt utformet slik de er i dag. - Vegkontoret skal holde Trygg Trafikk-sekretæren med kontor og kontorutstyr. Selv om kontoret er bra, venter jeg fortsatt på en pc, sier hun, og får oss som representant for en etat som strutter av datakraft til å føle oss litt beklemt. Ingrid må være omtrent den eneste i Stoltenbergsgaten 1 som ikke har tilgang til et tastatur.



- Hva er det viktigste du har utrettet i løpet av disse fire årene?

- Da må jeg få trekke fra "barnet mitt", opplegget "Trafikkundervisning i grunnskolen", som var det første jeg gikk løs på. Her har jeg hatt et flott samarbeid med Skoledirektøren. Det tok ett år å utarbeide undervisningsopplegget som samtidig ble prøvd ut i skolen. I løpet av neste år vil samtlige av fylkets skoler ha hatt lærer på kurs i trafikkundervisning. Opplegget er blitt populært også andre steder i landet. Det brukes på Lærehøyskoler og Oslo kommune har kjøpt rettighetene til bruk i hovedstaden.

Trygg Trafikk i Vestfold er ikke bare Ingrid Borud. - Uten våre fire distriktssekretærer hadde det ikke vært

så morro å jobbe, sier hun. Politifolkene som har disse rollene er svært selvstendige mennesker som jobber hver på sin måte. Til sammen er de en fin gjeng som jeg kommer til å savne, selv om jeg også vil ha en viss kontakt med dem i den nye jobben min.

- Mange forbinder deg med "Ikke tøft å være død"?

- "Ikke tøft..." går nå på samtlige ungdomsskoler i fylket. Her har jeg vært helt avhengig av andres medvirkning. Jeg synes det er spesielt fint at Runar Larsen, som selv er trafikk-skadd og sitter i rullestol, fikk fylkets trafikksikkerhetspris for deltakelsen i "Ikke tøft å være død". Forhåpentligvis kan denne prisen i framtida også være en spore til innsats for andre i

trafikksikkerhetsarbeidet.

Blant andre viktige aktiviteter i hennes tid som fylkessekretær, nevner Ingrid "Russ på hjul" og "Russ og rus", spennende holdningsskapende tiltak, det siste med utspring i Vestfold, som har spredd seg til hele landet. Og trafikksikkerhetsdagene i militærleirene i fylket.

- Arbeidet med sorggruppa for etterlatte etter trafikkulykker har ellers gjort jobben veldig meningsfull for meg. De har også vært med å jobbe forebyggende ved å fortelle om sine erfaringer på lærerkurs og lignende. Sorggruppa vil jeg også som privatperson fortsette i etter at jeg er sluttet i Trygg Trafikk, sier Ingrid Borud.

# Vegfolk og vegkultur mellom to permer

Kjell Heggdalstrands nye bok, "Vegens menn og deres verk", foreligger nå. Boka tar for seg perioden fra 1890-årene og fram til krigsutbruddet i 1940, og er rikt illustrert med bilder fra arbeidsdagen på vegkontor og i utedrift landet rundt.

Heggdalstrand bygger i stor grad på Vegvesenets Minnesamling, som han selv gjennom mange år har bygd opp. Boka er ingen sammenhengende historisk framstilling av femti-års-perioden, men gir kanskje et vel så interessant og korrekt bilde av vegfolket og en traust, men yrkesstolt etat.

"- Er det sant som Vinje sier, at penger er stivnet svette, da har vi mange penger liggende foran oss, sa basen", er bildetekst til et bilde fra Olden - Innvik - anlegget i Sogn og Fjordane i tretti-åra. Og stivnet svette er det mye av i denne boka som forteller historier om slit og enkle kår som synes lysår unna den virkelighet vi i dag opplever både i Statens vegvesen og i samfunnet for øvrig.

Maskiner og redskaper får også bred omtale i boka. Teienplogen fra Sande omtales som "Vinterens flaggskip", og Vestfold er ellers bl.a. representert med vegvokter Ludvig Falk fra Lardal og instruksen for vegvoktere fra 1915 der det blant annet heter at "Veivogteren kan tilpligtes at anvende den tid, han kan avse fra vedlikeholdsarbeidet på veien til stenpluk-

king. For hver kubikmeter puksten han på denne maate leverer, erholder han en godtgjørelse for redskapshold eller sprængstoffe efter nærmere bestemmelse av amtsingeniøren."

Boka finnes i biblioteket på vegkontoret. Interesserte kan ellers ta kontakt med Norsk vegmuseum.

## Biblioteket er i tredje etasje!

Uheldigvis glemte vi en viktig detalj i vår etasjeplan for det nyoppussede vegkontoret i forrige nummer: bibiloteket. Det finnes i tredje etasje ved siden av arkivet, og der sitter Else Marie Christensen klar til å hjelpe deg til å finne fram til det stoffet du har behov for fra våre egne samlinger eller andres.



# Pensjonisttur til Vegmuseet

Pensjonistturen 1992 var denne gangen lagt opp til to dagers tur med overnatting på Øyer Gjestegård i Øyer.

Turen startet 18. august i strålende vær med 50 deltakere. Jeg tror vi nesten bestandig har hatt fint vær på våre turer. Vi reiste i flott to dekkers buss fra Lindhjem og turen til Lillehammer gikk raskt med en liten rast like før Eidsvoll.

Vi ankom Lillehammer etter programmet og ble der servert deilig lunsj på Bøndenes Hus. Etter lunsjen var det omvisning på Lillehammer som nå virkelig merker at det skal arrangeres olympiske leker der i 1994. Det var bygging og graving i byen og veganlegg til arenaer rundt byen. Hoppanlegget var imponerende og der var arbeidet kommet så langt at vi kunne kjøre buss helt til toppen hvor vi kunne skue nedover overrennet og byen nedunder. På baksiden av hoppbakene var det ryddet plass i skogen til arenaer for langrenn og skiskyting. Det er bygget to ishaller og alpinbakker og like ved Vegmuseet er det bygget bob- og akeanlegg. I tillegg skal jo også Hamar og Gjøvik ha noen av arrangementene.

Hva vi enn mener om å påta seg slikt arrangement, er det imponerende at en relativ liten kommune tør satse så mye. Bare slike ting som innkvartering, mediadekning m.m. krever nøye planlegging, og hva det skal bli til med etterbruk er nok det største problemet. Vi hadde en svenskfødt guide som var meget flink og hun fikk fortjent applaus og gave da hun var ferdig. Det var en opplevelse å se anleggene og når OL starter i 1994 kan vi nå vite hvor øvelsene foregår når vi sitter foran fjernsynsskjermen.

Så gikk turen til Øyer Gjestegård hvor vi skulle overnatte. Der fikk vi servert nydelig middag med påfølgende kaffe. Vi hygget oss utover kvelden og kanskje en god del av natten for



*Vår eldste deltaker på pensjonistturen, Johan Arnt Lien, 99 år, fikk overrakt blomster av museumsbestyrer Geir Paulsrud*

noen av oss. Det var engasjert trekkspiller og noen fikk seg en liten svingom på dansegulvet.

Etter frokost gikk turen til Vegmuseet som vel var det vesentlige mål for turen. Det er imponerende hva de der har fått til på kort tid. Bestyreren viste oss rundt. Det ville føre for langt å beskrive hva det er å se, vi må bare anbefale, ta turen og se selv.

Vår eldste deltaker Johan Arnt Lien som er over 99 år gammel var med på turen. Han fikk overrakt blomster av bestyreren og han takket for blomstene og for at han fikk oppleve denne turen. For ham som har vært med fra Vegvesenets spede begynnelse må det virkelig være en opplevelse å se Vegmuseet. Når det gjelder høy alder må vi også nevne Olaf Henriksen som også var med på turen. Han har fylt 90 år.

Etter omvisningen gikk turen til Gjøvik hvor det ble servert lunsj på Grand Hotell. Og så gikk turen hjemover over Hadeland og Hønefoss, Sollihøgda til Drammen og videre til Larvik. De fleste var nok hjemme ved 19-tiden om kvelden.

Vi vil takke velferdskomiteen for flott tur og for at vi ble tatt godt vare på.

Kr. Gavelstad

## Takk

Takk for all oppmerksomhet på min 60 års dag.

Sverre Larsen



# Familieutflukt til Stavern og Kyststien

Også i år forsøkte Vega og Vegvesenets historielag Vestfold et fellesarrangement.

Vi synes det er fint å kombinere de historiske interessene sammen med trim og friluftsliv.

"Folk i form"-dagen - den 3. juni - var for lengst forbi, men det er alltid aktuelt å komme i form, så derfor arrangerte vi en tur på Kyststien fra Stavern til Nalumstranda lørdag 15. august 1992.

Det historiske ble fullt ut dekket ved en omvisning i Stavern militærleir. Der hadde vi Pelle Bjørgan som guide, og han kunne fortelle om Stavern's historie. Han holdt oss med interessant stoff i vel to timer, først i militærleiren og deretter i Minnehallen.

Etter en mer eller mindre strabasjøs tur - det avhen-



60 deltok i Vegas og historielagets lørdagsvandring i Stavern og på Kyststien.

ger av formen å bedømme, fant vi fram til Follvik feriehytte. Der stod grillen varm og ventet på oss.

Vi koset oss med mat, kaffe og hjemmebakke kaker. Folk

benyttet stunden til å prate med hverandre og kose seg i deilig sensommersol. Trekkspill, allsang og konkurranser fikk vi også tid til.

Det ble et fint arrangement med ca. 60 deltakere - og det synes vi var bra.

Mary Kristensen

## God maskinutnyttelse....

er et begrep vi bruker som produktivitetsmål ute i drifta. I dette tilfellet er det en liten venn med fjær på som best har fatta poenget.

Vi ønsker lykke til med ruginga, men oppfordrer samtidig brukerne til å klemme ut ideer som fremmer vår utnyttelse av bilparken.

Hårek





# Det skjer i september

## Trygg Trafikk:

15. 9. Lærerkurs, Granerød hotell. "Tverrfaglig undervisning med hovedvekt på trafikk".

24. og 25.9. Russ og rus.

Kurs for russestyrene med lærer for alle videregående skoler i Vestfold.

Tema: Russ, rus, trafikksikkerhet

Ansvar: Fylkesskolesjefen (Utdanningsdirektøren)

Samarbeidspartnere/forelesere: Trygg Trafikk og Biltilsynet.

## E 18 Nordre Vestfold:

- Utredning av aktuelle alternativer til Kombinasjonslinjen på strekningen E 18 fra Gutu til Helland, slik Samferdselsdepartementet har bedt om, pågår for fullt og skal være ferdig til 1. desember.

- Detaljplanvedtak for E 18 Buskerud grense til Gutu er fattet. Klagefristen går ut 7. september, og eventuelle klager skal gjennomgås og forberedes for oversendelse til Vegdirektoratet til behandling og avgjørelse.

- Mindre justeringer i byggeplanen for E 18 på strekningen Buskerud grense - Gutu pågår i samarbeid med og koordinert med NSB og deres planer.

- Forberedelsene til grunnervervet på E 18 fra Buskerud grense til Gutu er igang.

## Driftsavdelingen:

25. august oppstart turustinfo Sandefjord, Stokke og Andebu. Mål ferdig før sommer 1993.

Nyskilting i mamutt-krysset (Tønsberg). De fleste galger skal ned og sideplasserte skilt opp. Fire kryss i Larvik skal nyskilt på samme måte litt senere i september.

Evaluerings av turistinfo i Larvik skal være ferdig behandlet.

## Område 01:

Rv 315 Holmestrand nord, utbedring fortau. Rv 32 Sande, ny gangveg påbegynnes gjennom Prestegårdsaleen i Sande, entreprise. Fv 220 - grøftarbeider fra Enge sag og oppover.

## Område 02:

Rv 35 - opparbeidelse av g/s-veg fra Åskrysset til oppkjøring til slakteriet. Rv 312 - dreneringsarbeid. Rv 312 - egenregikalkyle v/Borgen. Rv 306 - forarbeid til asfalt. Rv 310/309 - opparbeidelse av forbikjøringsfelt. Rv 311 - opparbeidelse av fortau i Åsgårdstrand. Fv 525 - Ramnes - Aslier, grøfterensk. Fv 531 - omlegging av kryss. Skiltvedlikehold/repasjon. Kantslått.

## Anleggsavd:

MPG, Storgata Horten - strekningen A. Jørgensensgt. - Falsensgt. Legging av belegningsstein på fortau. Møblering, beplantning. Asfaltering.

Sykkelbyen Tønsberg/Nøtterøy: Arbeidene i Slagenveien er godt igang. Vi opparbeider sykkelfeltet fra byen mot Heimdal som utføres i rød SF-stein i eksisterende kjørebane.

Rv 308 Kjellevegen: Beising, skilting og avsluttende arbeider.

Fv 860 Vergedal: Breddeutvidelse og forsterkningsarbeidene fortsetter.

Rv 303 Melsomvik: Breddeutvidelse og forsterkningsarbeidene avsluttes.

Rv 19 Stenmalen: I løpet av september vil arbeidene med steinsetting av vestre fortau påbegynnes.

*Vi gratulerer*

**50 år:**

Liv Røkenes, 10. september

*Velkommen*

Martin Pedersen, verneleder (vikar)

Wenche Kristiansen, lærling

Jan Erik Molland, lærling

Thomas Trevland, lærling

Lars Øygaard, leder trafikksikkerhetsseksjonen

Eva Preede, landskapsarkitekt

Arvid Veseth, overing. anlegg

*Endring av arbeidsområde:*

Anne M. Økstad, leder av strukturelt vedlikeh. driftsavd.

Trond Engebretsen, fast formann område 03