

Vestfoldern

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 8, 20. årgang, 20. oktober 1993

Jubel for Sydovervegen



Odd Lund-Isaksen, Gunnar Hasle og Georg Johnsen har grunn til å være fornøyd. Sydovervegen er ferdig. Før tida og med minst 20 mill. kr. igjen i kassa.

Etter tretti år med planlegging og endeløse diskusjoner er tida endelig inne: nye riksveg 19 åpnes. Fergetrafikken fjernes fra bygatene i Horten. Folk kan puste lettet ut. Det samme gjelder beboerne på Steinsnes som standhaftig kjempet mot vegen inntil miljøtunnelen kom på bordet. Anleggsdriften på prosjektet har gått svært bra, og anleggsledelsen legger mye av æren til våre erfarne anleggsfolk som har tatt seg av en rekke korttidsansatte og private.

Side 8 - 11



Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
33 37 17 04/05



Miljøsafari
Side 24 -25



**Kommunal
kunde**
Side 23

Svakhhet og styrke

Det har vært rettet mye kritikk mot interne forhold både i Vestfolder`ns spalter og i andre sammenhenger i det siste. Jeg tror mange nå er bevisst på at det må jobbes hardt med spørsmål knyttet til ledelse og kommunikasjon i årene som kommer. Dette er ikke minst nødvendig for at Statens vegvesen Vestfold skal makte de omstillingene som uten tvil vil komme i løpet av kort tid.

Samtidig som vi fokuserer på de svakhetene vi (som alle andre bedrifter og etater) har, må vi kunne glede oss og dra lærdom av det vi lykkes med. Fredag 22. oktober åpnes Sydovervegen i Horten. Denne vegstubben på fire små kilometer er for såvidt ikke spesielt bemerkelsesverdig i seg selv. Den løser et lokalt problem og forenkler trafikken over Oslofjorden en del, men hører nok likevel ikke med blant de store og epokegjørende samferdselstiltakene her i landet.

Det som kanskje først og fremst gjør Sydoverveg-prosjektet bemerkelsesverdig er det nære og tillitsfulle samarbeidet som etaten har klart å opparbeide i forhold til naboer og grunneiere, kommunen og andre offentlige etater. Når vegen nå står ferdig og blir møtt med unison jubel fra hele Horten, så ligger mye av årsaken til suksessen i en ryddig og profesjonelt gjennomført prosess hvor god kommunikasjon har spilt en hovedrolle.

Utgangspunktet var ikke det beste. Folk på Steinsnes har sloss mot vegplanene i en årrekke. Til slutt fikk de riktig nok den løsningen de sloss for, men det var all grunn til å tro at mange gamle sår fortsatt verket når folk fra plan,

eiendom og anlegg igjen begynte å bevege seg i området. Det var også klart at metoden som ble valgt for å føre vegen fram gjennom/under boligområdet, ville føre til betydelige ulemper for naboene i anleggsperioden.

Eiendomsseksjonen klarte i denne situasjonen det mesterstykket å gjennomføre et omfattende grunnverv med hele 60 forskjellige grunneiere, uten at det overhodet ble behov for rettslig skjønn. Årsaken er nok at etat og grunnververe klarte å opparbeide tillit hos folk gjennom profesjonell og korrekt opptreden og med respekt for de menneskene man skulle forhandle med.

Da anlegget noe seinere ga seg til å dunke 12 meter lange stålsjunt ned i bakken i 700 meters lengde og holdt på i månedsvis, kom det knapt en negativ kommentar fra naboene. Anleggsledelsen hadde beredt grunnen skikkelig gjennom møter, flygeblad og personlig kontakt. Naboene visste hva som skulle skje og hvor lenge, og ikke minst: de visste det først! Før de kunne lese det i avisen og før ryktene begynte å gå.

Etaten kan lære mye av Sydoverveg-prosjektet. Blant annet at hele prosessen går så mye smidigere når ledelsen ser på planmessig og styrt kommunikasjon med omgivelsene som en sentral oppgave. Dette bør man også kunne nyttiggjøre seg på andre avdelinger som er avhengig av et godt samvirke med omgivelsene. Og kanskje er det også noe å lære her for internt bruk. Avhengighetsforholdene internt i etaten er tross alt mye tettere enn de er vis-a-vis naboer og andre samarbeidspartnere eksternt.

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Postboks 2004, 3103 Tønsberg, tlf. 33 37 17 04/05

Redaktør: Erik Thomassen

Journalist: Jorun Sætre Bringaker

Redaksjonsrådet:

Irene Enerud,

Stein Erichsrud,

Tore Kaurin,

Per Arne Nilsen,

Kristin Sande

Trykk: Horten Print-Shop, Opplag: 750

Statsbudsjettet: Vi får det vi trenger

Vestfold får i følge Regjeringens forslag til statsbudsjett 187,1 mill. kr. til investeringer på riksvegnettet neste år. - Dette er tilstrekkelig til at utbyggingstakten på E 18 kan holdes, sier vegsjef Johan Lepperød.

98 mill. kr. er avsatt til E18-prosjektene. I tillegg kommer 60 mill.kr. som er ubrukt på årets budsjett på grunn av den forsinkede oppstarten på E18Nord. Til sammen vil vi ha 150 mill.kr. til disposisjon i nordre Vestfold neste år. (8 mill.kr. er etterbevilgninger til Sem- og Stokkeparsellene.) Vegsjefen sier at dette sikrer et gunstig utbyggingstempo både syd og nord for Gutu.

Det er avsatt 23,8 mill. kr. til gang- og sykkelveger i Vestfold neste år. Av dette er 10 mill. kr. øremerket Sykkelbyen. En hovedplan for de spesielle sykkelbytiltakene blir om ikke lenge lagt fram for politisk behandling i kommunestyrene. - Vi vil legge opp til å prioritere utbyggingen i Eikveien,

Rambergveien/Kaldnesgaten og nedre del av Halfdan Wilhelmsens alle, sier Lepperød.

De ordinære gang- og sykkelvegmidlene vil etter planen gå til utbygging av strekningen Grindstuveien - Kjernås på riksveg 308 i Nøtterøy, E 18 Revå - Ødegården i Sande, riksveg 35 Sundbyfoss - Hof sentrum i Hof kommune og riksveg 301 Solli - Stavern i Larvik kommune. På de to sistnevnte anleggene er utbyggingen allerede i gang.

Til spesielle miljøtiltak er det i statsbudsjettet avsatt 19,7 mill. kr. - Fordelingen av midlene er ennå ikke helt klar, men et viktig prosjekt blir trolig miljøopprusting i Nedre Langgate (riksveg 308) i Tønsberg, sier vegsjefen.

Spesielle trafiksikkerhetstiltak er i budsjettet oppført med 15,7 mill. kr. Videreføring av arbeidene i Dronningens gate i Larvik er det tyngste av disse tiltakene. Ellers fortsetter arbeidene på riksveg 312 Andebuvegen neste år med opprusting av strekningen Hauan - Sjøe.

Krøsus forsinkes

På et møte 27. september i Vegdirektoratet ble det bestemt at innføringen av KRØSUS skal forskyves slik at den nå seinest skal være gjennomført 1. mai neste år.

- Vi kommer likevel til å gjennomføre de aller fleste av aktivitetene vi har hatt på planen utover høsten, sier vår lokale prosjektleder Svein Skadal. De rene operatørkursene (hvordan fylle ut nye skjemaer osv.) vil bli forskjøvet til et tidspunkt like før innføringen.

Prøvefylkene Akershus og Hordaland skal gå over til Krøsus fra nyttår som planlagt, mens vi andre altså skal ven-

te. Utsettelsen er begrunnet med at man ennå ikke har fått anledning til å kjøre full prøveproduksjon i pilotfylkene.

Videre ville opplæringsprogrammet medføre stor belastning på sentrale deltakere på vegkontorene dersom den opprinnelige fristen skulle overholdes. En tredje begrunnelse som ble framlagt var at ikke alle vegkontor er kommet like langt i forberedelsene til å ta Krøsus i bruk. Flere vegkontor har forøvrig reagert negativt på at prosjektet delvis legger "skylda" for utsettelsen på distriktene.

Vegsjefer og avdelingsledere på åremål?

Fagsjefmøtet i Vegdirektoratet diskuterte 27. september ledermobilitet. Det forelå et forslag om å gjøre en rekke stillinger om til åremålsstillinger. I dag er det bare Vegdirektøren som er ansatt på åremål. Forslaget gikk ut på at også de to andre toppdirektørene, avdelingsdirektørene i Vegdirektoratet, vegsjefene og avdelingsledere skal ansettes på åremål.

Fagsjefmøtet var i store trekk positivt til tankene som ble lansert, men det er en rekke problemer som må drøftes nærmere. Disse drøftelsene skal nå skje i ledelsen, blant annet i Rådgivende Ledergruppe. Deretter vil saken bli drøftet med organisasjonene.

Målstyring og samarbeid

Målstyringssystemet vi nå etterhvert har innført sørger for ryddige og klare ansvarsforhold. Alle får sine mål å forholde seg til og rapportere på. Dette virker i utgangspunktet greit, og den lille omorganiseringen vi hadde i forbindelse med Bjørvig-rapporten understreket dette forholdet: Ansvarsområdene skulle samles i en boks og ansvar for mål skulle også gi myndighet over virkemidler. Så hadde man ingen å skylde på om man ikke lyktes.

Vi så likevel raskt de negativesidene ved denne måten å organisere oss på. Det var jo ikke slik at hver enkelt avdeling og seksjon, eller anlegg, driftsområde eller stasjon, kunne klare å nå sine mål helt uten å samarbeide med andre. Dette er et problem vi må overvinne.

På områdene miljø, trafiksikkerhet og forskning- og utvikling har vi opprettet faste grupper som skal ta seg av samarbeidet mellom avdelingene. Disse har nok ikke helt funnet sin form - og problemet er hele tida det samme: Hvordan skal ansvaret for de tverrfaglige områdene praktiseres? Det heter seg at gruppene skal *koordinere*, men hva er nå det? Ligger det et element av styring i det? Igjen aner vi konflikten mellom ansvar og samarbeid på tvers.

Behovet for å bygge bruer mellom avdelingene er stort også på mange andre områder enn de som er omfattet av de tverrfaglige gruppene. På avdelingene retter vi fortsatt hovedoppmærksomheten mot oppbygging av en linjestructur og ansvarsavklaring tilpasset målstyringsprinsippene. Teiger deles opp, og det settes ut grensesteiner. Det er mulig vi blir så opptatt av dette at det blir vanskelig å improvisere og vanskelig å avsette tid til å hjelpe andre. Samtidig er det nødvendig å ha den tryggheten faste ansvars- og myndighetsgrenser gir.

Manglende kontakt på tvers, seg-selv-nokholdning og uheldige sider ved bedriftskulturen har vært i fokus både i denne spalten og i andre sammenhenger i det siste. Kanskje er det slik at enkelte avdelinger og seksjoner er for opptatt av å dyrke seg selv og det interne

miljøet. På vegkontoret kan det virke som enkelte knapt er ute av sin egen etasje på uker og måneder. Til og med lunsjen fortæres i det trygge miljøet på avdelingen eller seksjonen.

Fagmiljø, yrkes stolthet og samhold gir styrke, men også ulemper. Det utvikler seg fort til subkulturer som er seg selv nok og som tror de forvalter den fulle sannheten. På driftsavdelingens konferanse på Bolkesjø i slutten av september viste Hans Petter Sundby fra planavdelingen til landslaget i fotball: Det er bedre å bidra til god laginnsats og vinne kampen enn å være beste spiller og tape den. Harald Ouff fra Biltilsynet Horten sa det omtrent slik: "Vi har veldig mye fagkunnskap i Statens vegvesen. Det er ikke der vi mest trenger utvikling nå. Gjennom samarbeid kan vi utnytte hverandres kunnskaper på tvers av vanlige faggrenser. Det er der det store potensialet ligger."

Ledelsen har diskutert vegsjefens satsingsområder for 1994. Flere av dem angår dette. Vi skal satse på å involvere i linjen, bygge bruer på tvers og synliggjøre ledelse. Involvering betyr bl.a. at alle skal ha innflytelse på oppgavene som skal løses. Dette skjer bl.a. gjennom årsplanarbeidet. Involvering er også viktig for samarbeidet på tvers fordi det gir innsyn og ansvar for avdelingens og etatens totaloppgaver. Uten dette kan man ikke forvente at samarbeidet på tvers skal kunne utvikles og subkulturene forsvinne.

Vi står overfor en krevende oppgave med å få organisasjonen til å fungere bedre både vertikalt og horisontalt. Men lykkes vi så er potensialet for forbedringer betydelig.

Nils I. Skjevik

Eldre vil bli flinkere

I samarbeid med Forsmannssenteret i Sandefjord, Trygg Trafikk tok vi i 1991 initiativ til å etablere et etterutdanningstilbud til eldre bilførere.

Leif Klyve*)

Initiativet kom i stor grad fra de eldre selv, kanalisert gjennom Forsmannssenteret. Mange eldre gav uttrykk for at de følte seg usikre og uttrygge på mye av det nye i trafikksystemet.

Problemet hadde to sider. For det første å tilføre kunnskap til eldre bilførere om det som var nytt i trafikksystemet etter at de fikk føreropplæring. For det andre å tilby praktisk veiledning ute i trafikken for å gjenetablere tryggheten hos de eldre og å sikre at kunnskap og forståelse var korrekt.

Samarbeid med kjøreskolene

Kjørelærerne er spisskompetansen på trafikk og veiledning av bilførere. Det ble raskt klart at disse måtte spille en hovedrolle. For Statens vegvesen lå oppgaven mer i å være tilrettelegger og skape kontinuitet. En lærer ble valgt ut fra hver av de tre kjøreskolene i Sandefjord, som sammen med initiativtakergruppen utviklet et kurskonsept som passet til behovet.

Over hundre deltakere hittil

Seks kurs er nå gjennomført. Deltakerne betaler en egenandel på kr. 300. Øvrige omkostninger har vært dekket av midler fra fylkestrafikksikkerhetsutvalget, prosjektmidler fra Statens vegvesen og sponsormidler fra Uni-Storebrand.

Kurset er delt i to deler: Tre teoriøkter av tre timer. Temaene blir spesielt tilrettelagt etter kursdeltakernes ønsker. Praktisk kjøring er den andre delen. Man bruker egen bil eller kjøreskolens og kunnskapene øves i praksis under veiledning fra en trafikklærer.



Forskning og utvikling

Etter alle kursene har det vært holdt et oppfølgingsmøte ca. to måneder etterpå. Hensikten er både å gi kursarrangørene tilbakemelding samtidig som kursdeltakerne selv kan få tatt opp temaer som de ennå ikke har helt grepet på.

Ønsker varig tilbud

Vi kjenner ikke til andre tiltak av denne typen som har gått over så lang tid. Ofte blir eldre kurs gjennomført som enkelttiltak. Det er et klart mål for prosjektet at det skal bli et varig konsept som gradvis blir selvdrevet og kan spre seg til andre aktuelle steder. Samtidig opparbeider vi kompetanse om eldre bilførere. Sist men ikke minst dreier det seg om å sikre framkommeligheten og trafikksikkerheten også for eldre.

Syn på førerdyktighet

Føreropplæring er noe som knyttes til 18-åringene. Den voksne bilførerbefolkningen gir uttrykk for å "ha lært å kjøre bil en gang for alle", underforstått at de ikke har mer å lære. Førerprøver med voksne bilførere gjør det mer enn klart at det er et behov for kvalitetssikring av bilførerdyktighet selv hos erfarne bilførere. Vi håper derfor at interessen for frivillig oppdatering vil spre seg nedover i befolkningen inntil dette er alment akseptert.

Demonstrasjonsprosjekt

Eldreprosjektet er plukket ut som demonstrasjonsprosjekt under Miljømenyen og passer godt under paraplyen trafikantveiledning. I 1994 vil vi satse enda sterkere på å følge opp kurskonseptet blant annet ved å kvalitetssikre innholdet, utarbeide retningslinjer som tar hensyn til suksessfaktorer og fallgruber, sikre gradvis overgang til sponsorfinansiering samt utarbeide markedsførings- og undervisningsmateriell.

Lokal tilpasning er viktig. Trafikkskolene har gjort en stor innsats for å skaffe lokalt bildemateriell. På oppdrag for oss har de utarbeidet en lysbildeserie på 100 bilder som er innlagt på foto-CD. Dette hjelpemiddelet gir mange fordeler som vi også utprøver på denne måten.

*) Leif Klyve het tidligere Leif Gjestad.

Biltilsynet var godt forberedt ved sluttavlesingen av kilometertellerne:

- Vi holder godt unna!



- I løpet av mandagen sluttavleste vi 480 kjøretøyer, sier Rolf Mathiesen (t.h.). Her sammen med Grunnar Arnesen (t.v.) og sjåfør Petter Solheim ved Containerservice.

- Dette gikk bedre enn vi trodde, sier Rolf Mathiesen ved biltilsynet i Tønsberg til Vestfolder'n. Etter den nye ordningen skulle alle kilometertellere sluttavleses før 8. oktober i år. - Vi greidde å holde et jevnt sig hele dagen uten det store kaoset. Første dagen, mandag 13. september, var det imidlertid lang kø en time før åpning og i løpet av dagen var 480 kjøretøyer avlest.

Jorun Sætre Bringaker

- Sluttavlesingen av kilometertellere var meget hektisk ved alle tre biltilsynsstasjonene i fylket. Det var fryktet kaos og lange køer, men

situasjonen bleen helt annen. - Vi holdt dette unna i et greit tempo, sier Rolf Mathiesen ved biltilsynet i Tønsberg til Vestfolder'n. Ingen store opphopninger av biler og ingen sure miner fra sjåførene har vi opplevd.

1. oktober steg prisen på dieslbensin med 2,75 kr pr. liter. Dette erstatter den ordningen vi hadde i tidligere med km-avgift som fra samme dato blir avvirket. Alle med dieslbiler måtte innen 8. oktober innom biltilsynet for å få sluttavlest kilometertellerne.

Tyngre kjøretøyer blir nå pålagt en vektårsavgift, en fast avgift, som beregnes etter tyngden på bilen. Veier bilen over 13.000 kg må vektårsavgift betales. De bilene som skal trekke henger får en anførsel i vognkortet med den største totalvekt på hengeren han skal trekke og må betale en avgift ut fra det. Regning blir sendt ut to ganger i året fra Toll- og avgiftsdirektoratet.

Noen grupper blir fritatt fra ordningen, f.eks. landbruket og fiskere. De vil kjøre på farvet diesel som er avgiftsfri.

- Det var fra 4.000 til 4.500 kjøretøyer som skulle innom her på noen uker, sier Mathiesen og vi stilte med 8 mann. Det var to ekstra innleid, den ene var fra driftsavdelingen ved Ås vegstasjon og en fra Tollvesenet. - Med den bemanningen gikk det bra, sier Mathiesen videre og legger til at i løpet av første dagen var 480 kjøretøyer inne til sluttavlesning.

Gunnar Arnesen fra Ås vegstasjon ble tatt inn ekstra ved biltilsynet i Tønsberg. - Det er fint med litt forandring, sier Gunnar til Vestfolder'n. Jeg sa meg villig til å stille opp og med litt opplæring gikk dette veldig bra. Det er nødvendig å være fleksibel og artig å kunne stille opp der det trengs noen ekstra folk og jeg hadde muligheten for det akkurat nå.

Etter arbeidstid på mandag 13. september reiste også et par av inspektørene ved biltilsynet i Tønsberg til større arbeidsplasser i nærheten, f.eks. Slagentangen, Slakteriet og Farmand for at de skulle slippe å kjøre opp med de største bilene.

"Søkekonferansen" i Holmestrand: Hard kritikk av interne forhold

14. og 15. september inviterte ledelsen avdelingsledere, seksjonsledere og representanter for de største tjenestemannsorganisasjonene til såkalt "søkekonferanse" på Holmestrand hotell. Hensikten var å finne fram til strategier og fireårs-mål for handlingsplanen 1994-97. Under første dag av konferansen ble det fokusert på dagens situasjon, og det framkom da tildels sterk kritikk mot en del interne forhold knyttet til ledelse og kommunikasjon.

Erik Thomassen

På konferansens andre dag så man framover, og vegsjefen plukket ut følgende innsatsområder som han ønsket å få belyst nærmere i grupper: Trafikksikkerhet, bevaring av vegkapitalen, ta kunden på alvor, bemanningsplanlegging, intern kommunikasjon, overtakelse av gang- og sykkelveger, nedbryting av grenser, miljø og maskin.

Første dag hadde forsamlingen konsentrert seg om dagens situasjon i etaten og hvordan de betraktet fremtidsutsiktene. De fleste gruppene valgte å se på interne forhold, og det framkom en god del kritiske bemerkninger mot dagens forhold. Særlig gikk dette på ledelse, kommunikasjon og samarbeid på tvers i etaten. Mange pekte også på at avdelingene er seg selv nok, og at forbindelsen mellom avdelingsledere og seksjonsledere er for svak. Det er liten tvil om at kritikken opplevdes som sterk fra flere hold.

Vegsjefen sa i sin oppsummering at han var glad både for den innsatsen som var lagt ned og de resultatene som

var kommet på bordet. En del forhold lovet han å gripe fatt i straks.

I ledermøtet 1. oktober fastla vegsjefen følgende satsingsområder for sin årsplan for 1994:

* Ta kundene på alvor

* Brubygging (mellomavdelinger)

* Synliggjøring av ledelse.

Innspillene fra gruppearbeidene vil også bli benyttet i det videre årsplanarbeidet på avdelingene.

Reidar Olsen: - Mange fagsterke menn av samme slag

- Det er en bra etat, men ikke bare. Slik åpnet landbruksdirektør Reidar Olsen sitt innlegg på søkerkonferansen. Reidar kjenner oss både utenfra og innenfra etter - som han sa: seks gode år på vegkontoret.

Han pekte på at Statens vegvesen - og særlig vegkontoret - har en organisasjonsstruktur som er dårlig tilpasset rollen som høykompetansebedrift. Slike organisasjoner bør ha færrest mulig nivåer, mens Vegvesenet er sterkt hierarkisk oppbygd med mye toppkompetanse på lavt nivå.

Reidar pekte på at den organisasjonsformen man har valgt er svært krevende om man ønsker god kommunikasjon. - Forøvrig er dere veldig like, sa han: mange fagsterke menn av samme slag. Problemene med kommunikasjonen kommer til uttrykk i korridorprat - eller KMM (Kos Med Missnøye).

Ledelsen ble betegnet med to vanskelige stikkord: Harmonikultur og suboptimalisering. Med harmonikultur i ledelsen mente Reidar at man hadde

en idé om at bare man pratet nok sammen så ville problemene bli løst, og at man forsøker å styre unna og feie under teppet uenighet. Med suboptimalisering mente han at vi er for lite flinke til å se helheten i det vi gjør. De enkelte avdelingene er opp-tatt av å gjøre det best mulig på sitt område, men det er langt fra sikkert at dette er det beste for etaten.

- Sett utenfra er Statens vegvesen Vestfolds tyngste tekniske fagmiljø, sa Reidar Olsen, og han la til at også den økonomiske tyngden er formidabel. Dette gir etaten betydelig innflytelse, og den øvrige administrasjonen står i fare for å bli overkjørt og politikerne overstyrt. Skal etaten klare å balansere dette på en rimelig måte kommer mye an på den etikken eller filosofien som legges i bunn.

- Historien viser at Vegvesenet har sterke egeninteresser, fortsatte han og betegnet dette som et faresignal. Det kalles analyser og beregninger og utgis for å være nøytrale og allmengyldige sannheter. Usikkerheten og ydmykheten overfor andre måter å se saken på er ofte ikke særlig framtreddende. I stedet spurte han om vi ikke er spesielt flinke til å utnytte de mulighetene vi får?

Fra beinhard strid til jubel og fest



Etter tretti år: Endelig er Sydovervegen klar til åpning. Og nå er all kiv og strid glemt.

Når forsvarsminister Jørgen Kosmo åpner Sydovervegen 22. oktober vil han bli møtt med jubel fra en samlet befolkning i Horten og Borre. Hvem skulle trodd det for noen år siden når vegstriden raste som verst? Sydovervegen er både en av de mest blytunge prosessene Vegvesenet har gjennomført i Vestfold - og ett av de mest etterlengtede anleggene vi har bygd. Hele byen har fulgt med de 21 månedene anlegget har pågått og godordene om anlegget og de som jobber der har vært mange.

Erik Thomassen

Det eldste dokumentet om saken i Vegvesenets arkiver er fra 1963. Veg-

sjef Alf Torp svarte da på en henvendelse om ny innfartsveg fra byingeniøren i Horten ved å legge ved et bykart hvor det var streket opp noen alternative veglinjer. Anbefalingen var klar: vegen måtte følge jernbanelinjen. Og slik ble det da også etter mange viderverdigheter og mye strid.

Strid

Knappt noen vegsak har vært så betent som Sydovervegen var i en periode (og det sier litt!). Det STORE problemet med framføringen var at vegen måtte gå gjennom det attraktive boligområdet Steinsnes, som ligger mellom nåværende veg og Oslofjorden. Velforeringen engasjerte seg sterkt i arbeidet mot vegplanene. Våre forslag om støyskjermer og -voller gjorde lite inntrykk. Uansett kunne vi ikke komme utenom at vegen ville avskjære forbindelsen mellom hovedtyngden av boligene og fjorden. En sentral planlegger sier det omtrent slik: vi grov oss lenger og

lenger ned for å unngå støyulempene. Til slutt ble det bare naturlig at vi la lodd på det hele.

Betonglokk

Hvem som opprinnelig lanserte tanken er det neppe mulig å si idag, men betonglokk i 700 meters lengde ble etterhvert det som skulle få saken ut av dødvannet. Skjønt så enkelt var det ikke. For i stridens hete hadde Sydoverveien forsvunnet ut av investeringsprogrammet. Vegen var med i NVVP 1986-89, men i perioden 1990-93 var "gjøkungen" E18 Nord blitt så pass moden at Sydovervegen ble sparket ut av reiret.

Finansieringsvansker

I en periode ble det jobbet med ulike former for bompengefinansiering. Mest aktuelt var det med bompenger på fergebillettene. Redningen ble den galopperende arbeidsløsheten i 1990-91.

Regjeringen lette med lys og lykter etter vegprosjekter som kunne settes i gang for å få oppsysselsettingen, og nå kom planene for Sydovervegen raskt på bordet. Utover høsten 1991 og vinteren 1992 ble det jobbet hardt med grunnerverv, og eiendomsseksjonen klarte det mesterstykket å få samtlige 60 berørte grunneiere til å avstå grunn frivillig

Da fungerende vegsjef Tore Kaurin og ordfører Jon Brække kunne ta første spadestikket på anlegget en småsur januarmandag i 1992 var det mange som følte behov for å klypese seg i armen. En flokk pensjonister hadde trasket de fire kilometerne fra Jernbanegata som ved hver fergeankomstog-avgang nærmest er et inferno av støy og tungtrafikk: Dette ville de se med sine egne øyner.

Populært prosjekt

For til tross for at Sydovervegen har hatt en *meget* trang fødsel: Prosjektet er svært velkomment i Horten by og Borge kommune. Tungtrafikken til og fra fergekaia har vært en betydelig belastning for beboerne i bygatene og utover langs gamle riksveg 19. Knappt noe tenkelig prosjekt i Vestfold gir større forbedringer når det gjelder støy- og luftforurensinger, og man regner også med en 15 % reduksjon i antall trafikkulykker. For nyttetrafikken gir også den nye vegen store fordeler. Bakkene opp fra kaia har vært trange, bratte og kronglete, og vinterstid har mang en trailersjåfør fått problemer når det oppsto kø i lyskrysset Storgaten/Johan Riefs gate, og det gjør det jo stort sett ved hver eneste fergeankomst.

Nye muligheter

Og nå åpner det seg nye muligheter i Horten. Miljø-Storgata er under avslutning, men med trafikken lagt over på Sydovervegen vil vi se nærmere på mulighetene for å forlenge den miljøprioriterte gjennomkjøringen helt ut til og gjennom Kirkebakken. Ellers er det planer om miljøopprusting i de gamle fergetrafikk gatene før de "tilbakeleveres" til beboerne. Fergetrafikken nordover vil bli forsøkt ledet utenom sentrum gjennom en omklassifisering av Strandpromenaden fram til Ollebak-



Miljøtunnelen på 700 meter er en unik konstruksjon på norske veger.

ken fra kommunal veg til riksveg 310. jeveien til Falkensten. Som kjent foreligger det også planer om ny riksveg 306 fra Kirkebakken og ut på E 18. Når disse kan bli virkelighet er fortsatt uvisst.

Det foreligger også planer om gs-veg og støyskjerming på 310 fra Torget og nordover til Apenes og gs-veg fra Ev-

Program for åpningsarrangementet fredag 22. oktober 1993

- | | |
|------|---|
| 1130 | Lunsj for inviterte ansatte og andre på Grand Ocean Hotell i Horten |
| 1400 | Kortesje fra Horten stasjon til nordre tunnelmunning |
| 1420 | Åpning av vegen v/forsvarsminister Jørgen Kosmo |
| 1445 | Arrangement ved søndre tunnelmunning ved Steinsnes vel og Østbyen vel |
| 1630 | Trafikken overføres til den nye vegen |

20 mill. billigere enn budsjettet!

Minst 20 mill. kr vil være igjen i pengeskrinet når alle regninger for Sydovervegen er betalt. Dermed kommer prislappen for den nye ve-gen til å lyde på ca. 140 mill. kr. Anleggsleder Gunnar Hasle mener ellers at informasjon og kvalitets-sikring er viktige stikkord når man skal peke på hva som har vært spesielt og nytt ved dette anlegget.

Erik Thomassen

Innsparingen på 20 mill. kr. i forhold til budsjett er et tall Gunnar Hasle fullt ut kan innestå for. - Vi har indikasjoner på at de totale innsparingene kan bli enda høyere, sier han, men erfaringsmes-sig kan det påløpe en del kostnader i slutfasen som det er vanskelig å ha oversikt over. Derfor vil han ikke presentere et endelig sluttresultat før alle arbeider er avsluttet og alle fakturaer er kommet på bordet.

- Hva har vært spesielt med dette anlegget?

- For oss har dette vært en ny type anleggsdrift. Det er første gang vi her i fylket er så tungt inne i tettbygde områder, og dette har medført et mye bredere samarbeid med publikum og andre enn det vi tidligere har vært vant til.

Forholdet til naboer og publikum har hele tida vært godt. - Vi har veldig gode erfaringer med det informasjonsopplegget vi har gjennomført, sier Gunnar, og legger til at det har gjort det vesentlig lettere å drive anlegget. - Det har gitt oss litt ekstraarbeid, men gevinsten har vært stor. Nå brukes opplegget som eksempel på anleggsle-derskolen.

Nesten daglig har det vært kontakt med grunn-ci-ere og naboer. Mange har kommet innom, enten for å få svar på konkrete spørsmål eller bare av nysgjerrighet for å få de siste informasjonene om anlegget.



- Et annet viktig forhold ved Sydoverveganlegget er at kvalitetssikring og produksjon har gått hånd i hånd, og dette har betydd mye for produksjo-nen, sier Gunnar. Vanligvis har kvalitetskontrol-lene skjedd etter at arbeidet var ferdig. Nå skjed-de den undervegs slik at vi fikk muligheten til å justere. Dette kom bl.a. til uttrykk ved at bæ-re-lagskontrollen ble gjennomført og resultatene var klare mens det ennå var tid til å komprimere mer. Kvalitetssikringen ble med andre ord brukt aktivt for å styre produksjonen. - En annen ting

- Satsingen på in-formasjon og kvali-tetssikring er det mest spesielle med måten vi har ledet anlegget på, sier Gunnar Hasle.

er at den raske oppfølgingen har gjort at vi ubevisst anstrenger oss litt ekstra for å gjøre jobben skikkelig med en gang.

- Også for forholdet til underentreprenørene har dette vært gunstig, sier Gunnar. Som eksempel nevner han at vi denne gangen kunne dokumentere standarden på opprettingen før asfaltering. På denne måten kan vi unngå å betale for mer asfalt enn det asfaltleggerne trengte å bruke. Tidligere har entreprenøren kunnet si at opprettingen var ujevn, og at det derfor var gått med mer asfalt enn beregnet.

- Å bygge miljøtunnelen må ha vært en tøff utfordring?

- Ja, det er klart at det å bygge en så lang konstruksjon med svevende og bærende spunt har vært krevende. Dette er nytt i Norge og ikke helt vanlig i Europa forøvrig heller. Og det er ingen grunn til å legge skjul på at det har vært tøft i perioder. Hasle sier at det ikke hadde vært mulig å gå i gang med en slik jobb uten at man hadde hatt det nettverket av fagfolk på alle nivåer og støttefunksjoner som Statens vegvesen kan tilby. - Anleggsdrift er spesielt; vi starter fra ingen ting og skal bygge opp en organisasjon som skal fungere og produsere i løpet av kort tid.

- Men dere har hentet mye utenfra?

- Ja, dette anlegget er litt spesielt også på den måten. Vi har bygd med få egne fast ansatte, mange korttidsansatte og mange entrepriser. Likevel er det helt klart at det er vi som har hatt hovedansvaret, og at omgivelsene også har oppfattet det slik. Gunnar understreker også at det ikke ville ha vært mulig å bruke så mange korttidsansatte som i dette tilfellet uten at man hadde en erfaren grunnstamme av oppsynsmenn og anleggsarbeidere til å ta seg av dem.

Miljøtunnelen ble bygd i høyt tempo og med en tøff framdriftsplan der arbeidsoperasjonene var nøyaktig tidfestet gjennom en periode på over et halvt år. - Skal dette gå, må man ikke være for firkantet, sier Hasle. Og det ble også bruk for mye overtid. - På sett og vis har vi jobbet mer som en entreprenør enn det som er vanlig i Vegvesenet.

Innsatsen fra de ansatte har vært så stor at de som har fulgt arbeidet på nært hold mange ganger har bemerket det. Lokala visa Gjengangeren skrev en gang: "Dette er anlegget hvor alle løper og ingen går". Mange har spurt hva motivasjonen til de som står på så hardt har vært.

- Det er klart at pengene har spilt en rolle når folk har vært villig til å jobbe så mye overtid, men akkord har det jo ikke vært. Jeg tror mange har likt å jobbe med en stram framdriftsplan, man har følt at man har vært med på noe viktig og vært stolt av den jobben man gjorde.

22. oktober overtar trafikantene anlegget. Noen småarbeider gjenstår likevel etter den tid, bl.a. skal interimsvegen ned til tunnelen fjernes, og det skal gjennomføres fasadetiltak på en del støyutsatte bygninger, bl.a. Grand Ocean Hotell. Riggen fjernes ca. 15. november og skal da til Tønsberg og brukes i forbindelse med sykkelbyprosjektene. Folkene som jobber på anlegget vil stort sett bli overført til E 18 Nord.

- Uten helhjertet innsats fra oppsynsmenn og anleggsarbeidere hadde vi ikke kunne lykkes med dette prosjektet, sier Gunnar Hasle. Utfordringene har vært mange og store og våre erfarne folk har løst dem på en utmerket måte.

Odd Lund Isaksen, Gunnar Hasle og Georg Johnsen utgjør anleggsledelsen nå i avslutningen. - Uten våre dyktige erfarne fagfolk hadde dette aldri gått like bra, sier de.



Tre fornøyde lærlinger i bygg- og anlegg:

Vegvesenet er mest ettertraktet



Jørgen Pettersen (f.v.), Helge Fristad og Nils Erik Engelbrethsen har startet på sin lærlingekontrakt i Statens vegvesen Vestfold i bygg- og anleggsfaget.

- Vi er heldige som har fått lærlingekontrakt i Statens vegvesen Vestfold, sier de tre nye lærlingene til Vestfolder'n. Vi får høre på skolen at Vegvesenet har et seriøst og ryddig forhold når det gjelder oppfølging av sine lærlinger og det stemmer godt, sier de videre.

Jorun Sætre Bringaker

Helge Fristad er 21 år og har akkurat

startet på avslutningsfasen av sin fagutdannelse i bygg- og anleggsfaget. Han har grunnkurs fra Sandefjord yrkesskole og to år ved Tønsberg yrkesskole før han kom inn som lærling i Statens vegvesen Vestfold. Ett år skal han være her og fordyper seg i grunnarbeid og fjell som han skal ha praktisk prøve i på vårparten.

Helge startet sin karriere i Vegvesenet på driftsavdelingen i område tre sammen med Renny Bøhmer. Nå er han å finne på anlegget Kanalveien der han får lov til å være med på det meste. Ellers er det å si om Helge at han akkurat har avsluttet sin militærtjeneste og har samboer og en liten datter på

tre måneder. Hvis det blir noe tid til overs er det jakt og fiske som ligger hans hjerte nærmest.- Jeg liker meg allerede godt og føler at vi blir fulgt godt opp og får varierte oppgaver sammen med de fast ansatte, sier Helge og legger til at han selvfølgelig håper å få være i Vegvesenet også utover lærlingekontrakten.

Nils Erik Engelbrethsen fyller snart 21 år og bor på Hvasser. Han har gått tre år på bygg- og anleggslinja på Tønsberg yrkesskole før han 16. august i år fikk kontrakt som lærling i Statens vegvesen Vestfold. Driftsavdelingen, og jobb sammen med Allan og Trond på Nøtterøy var hans første følelse med Sta-

Anlegg med planer under stadig forandring



Vi planleger samtidig som vi bygger gang- og sykkelveg. Vi ser f.v. Oddvar Brekkester, Per Olav Wierød, Monica Ellingjord sammen med innleide Roar (Jager'n) Sundby og Ståle Hansen. Formann Tormod Sandene var ikke til stede da bildet ble tatt.

- Dette er et anlegg hvor planleggingen skjer samtidig som vi er igang med arbeidene på stedet, sier anleggsleder Kai Olav Larsen til Vestfolder'n.

Det siste er at det skal bygges en fortausløsning på den ene siden som består av 2,5 m gang- og sykkelbane innerst, et beplantet felt på en meter og granittstein inntil den asfalterte vegbanen. På den andre siden skal riksvegen breddeutvides. I den forbindelse blir det også satt opp forstøtningsmur med støyskjermingstiltak.

Det skal også anlegges to nye avkjøringer på strekningen. En avkjørsel til Agnesodden og og en til Agnes fabrikk.

Larvik kommune legger samtidig ned nytt vann- og kloakksystem og det blir mange ting som må koordineres, bl.a. med E-verket, Televerket og den private entreprenøren som kommunen bruker.

Med et kostnadsoverslag på ca. 8 mill. kr bygger vi gang- og sykkelveg samtidig som vi breddeutvider riksveg 301 i Stavern, en strekning på ca. 1500 m. Dette er et anlegg som det er vanskelig å gi eksakte data om fordi planene hele tiden blir forandret. Men det skal stå ferdig til fellesferien sommeren -94.

Jorun Sætre Bringaker

tens vegvesen. Siden ble det sprøytemaling og vedlikehold av Kanalbrua sammen med Arne Hansen og nå er han med på forskjellige jobbersammen med rekkverkjengen, bl.a. oppsettninga av autovern langs nye RV 19 Horten - Borre. Nils Erik har forskaling som fordypning som praktisk prøve og regner med å ta den på anlegget i nordre Vestfold. Det var tilfeldigheter som gjorde at han søkte seg til Vegvesenet. Han var nemlig i militæret og fikk se annonsen da han var hjemme på perm og tenkte at han kunne vel slenge inn i

søknad. Det gikk bra og han liker seg godt og mener forholdene er ryddige og gode. Nils Erik liker musikk og spiller selv elektrisk gitar. Ellers er han selvfølgelig glad i båt- og sjøliv (bor på Hvasser).

Jørgen Pettersen er yngstemann og fyller 20 år i desember. Jørgen bor i Sandefjord og startet sin lærlingekontrakt 16. august. Han har tatt grunnkurs i Sandefjord og to år ved bygg- og anleggslinja på Tønsberg yrkesskole. Etter starten på driftsavdelingen ved Vernin-

gen, jobber han nå på kulvert Bergsen-ga 2 sammen med Helge Sogn og Trond Bårnes. Han har også forskaling som fordypning og regner med å ta den prøven på anlegget i nordre Vestfold. Etter at han i mange år har hatt planer om å bli brannmann, ønsker han nå å fortsette i Statens vegvesen. Jørgen er en sporty gutt og driver med friidrett på fritida. Det er løping som er artigst og da 400 m. Ellers han har drevet med både fotball og håndball og nå blir det også noe fisking.

En reell bevisst saksbehandler



Det er med undring jeg i dag 10. september 1993 sitter på et eksternt møte og får presentert et notat, skrevet på internt notatpapir, uten underskrift, sendt fra Statens vegvesen via telefaks og som sier at etaten er villig til å utbetale kr 600.000,- for å få utført ett arbeid. En statlig revisorassistent på samme møtet holdt på å falle av stolen. Det må kunne spørres, er det slik

vi skal drive saksbehandling og fordele store beløper? Hvor ligger ansvaret? Hva med arkivgjenparter for senere dokumentasjon? Selv betraktet seg notatet som ugyldig idet hvem som helst kunne ha produsert dette og sendt det over telefaks.

Det kan spørres, har vi helt glemt de retningslinjer som gjelder for postgang gjennom vår etat. For meg ser det ut som om enkelte opererer med to forsendelsessystemer her i bygget. Det ene går via postverket gjennom arkivtjenesten og blir behørlig registrert og arkivert. Det andre går via telefaks inn og ut uten registrering og arkivering. Er vi tjent med dette? Og hvor lenge går det før det blir gjort en skikkelig brøler? Kanskje burde telefaksen stått på arkivet og blitt betjent av arkivpersonalet for å sikre at arkiveringsverdig post blir mottatt, arkivført, kopiert, fordelt og sendt slik den skal.

Jeg er enig i at det er mange dokumenter som kan passere via telefaks uten registrering, men det må da være en forutsetning at den enkelte saksbehandler tenker klart og vet hva som skal gjøres i en gitt situasjon, eller er det ikke det?

Audun Nordbotten

Også prioriterer vi litt

I referat nr. 7/93 fra strukturell drift går det frem i sak 5/7, prosjektoversikt for små og mellomstore anlegg, at det er ønskelig å nytte 8 mill. kr til utbedring av FV 880 mellom Eidsfoss og Herstad i Hof kommune. Det påstås at det er gjort økonomiske kalkyler av at dette prosjektet er lønnsomt. Riktigheten av dette ble sterkt betvilet av enkelte av møtedeltakerne. Utbedringene skulle gjøres for å kunne øke tillatt aksellast på vegen til Bk 10/8.

Av de papirene jeg har fremgår det at denne veg har en ÅDT på 500, hvorav 50 er tunge. Dette innebærer at dette er den laveste trafikkerte veg både når det gjelder lette og tunge kjøretøyer. Det

er videre helt klart at vegen i dag ikke har kapasitetsproblemer.

Om det i området var planlagt større byggefelt med tilhørende tungindustri så kunne kanskje en investering i 8 millioners klassen vært akseptabel, men såvidt jeg vet inneholder ikke Hof kommuneplan noen slike prosjekter i området.

Jeg er klar over at tømmertransportørene ønsker vegen forsterket, men er det kun disse som skal dominere markedet, og skal vi automatisk følge denne transportgruppe uten å blunke? Vegen er i dag åpen for Bk T8 med anledning til å kjøre Bk 10 i teleperioden. Dette innebærer at mesteparten

Leserbrev

av tømmeret kjøres ut med biler som lastes til Bk 10.

Jeg har diskutert tømmertransportørenes problemer kontra andre transportørers problemer med NHO. NHO innrømmet da at de øvrige transportører i markedet ikke hadde vært flinke nok til å markedsføre sitt behov og var i prinsippet enige i at vi burde forsterke/utbygge vårt vegnett etter rene kost/nytteberegninger foretatt over flere veger og ikke kun for enkeltprosjekter.

I 1992 gjennomgikk jeg alle fylkesveger i Vestfold med avseende på en nytte kostnadsberegning for å øke tillatt aksellast til Bk 10/8. Som grunnlag for beregningene hadde jeg dynaflectmålinger, ÅDT, ÅDT-tunge veglengder mv. Videre hadde jeg regnet ut hvilke asfaltmengder som måtte tilføres den enkelte fylkesveg for å kunne heve tillatt aksellast til Bk 10/8. Kostnadene var dermed kjent.

Ved å ta kostnadene utregnet til forsterkning med asfalt til Bk 10/8 dividert med meter veg ganger ÅDT-tunge kom jeg frem til et tall kalt Q som sa noe om nytten. Ved å regne ut tilsvarende tall for alle fylkesvegene, kom jeg til at Q varierte mellom 0.1 og 6.7 for veger som ikke trengte forsterkning av bruer (Q=401 på FV 851 om ny Gåserud bru).

Q for FV 880 er 1.9 og den ligger langt ute i listen om vi skal prioritere lønnsomheten for de veger vi ønsker å forsterke med asfalt eller på annen måte til Bk 10/8.

For ordens skyld vil jeg nevne at FV 880 kan forsterkes til Bk 10/8 ved å tilføre asfaltforsterkninger for 0.9 mill. kr om vi tør å stole på våre dynaflectmålinger. Noe mer villle knappst bli oppnådd om vi bruker 8 mill. kr til utbedring.

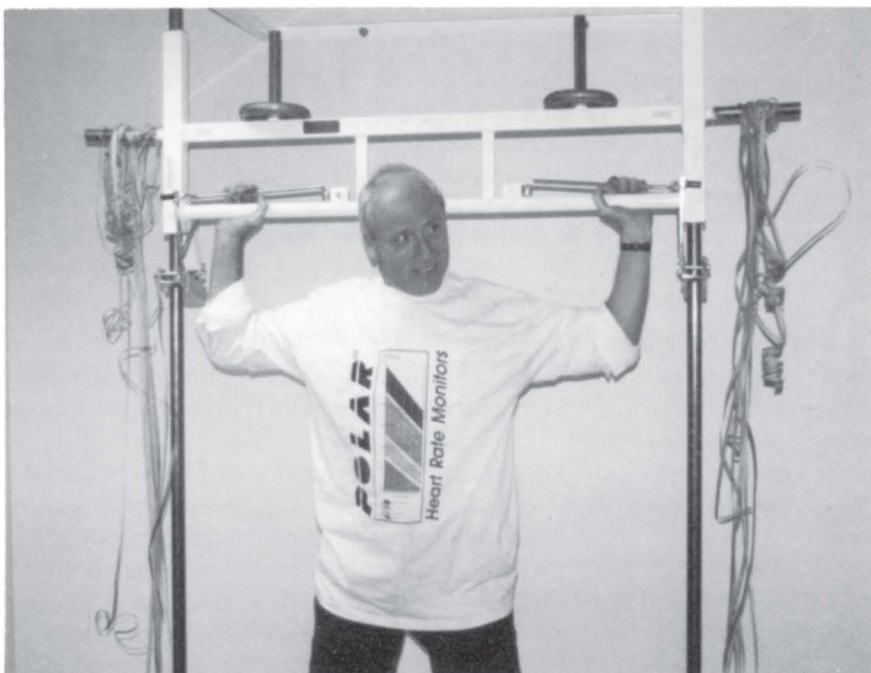
Om disse 8 mill. kr var nytt til asfaltforsterkning av veger med lavest Q-tall så ville vi virkelig gjort noe til nytte for å få våre fylkesveger opp i Bk 10/8 idet mange veger kun trenger noen få hundretusen kroner før oppskrivning kan finne sted.

I 1993 var det opprinnelig tenkt brukt 1.5 mill. kr til forsterkning med asfalt i forbindelse med oppskrivning av fylkesveger til Bk 10/8. Dette beløp er senere skåret ned til under kr 400.000,-, så det ser ikke ut til at vi ønsker å følge de politiske myndigheters signaler når det gjelder å forsterke vårt fylkesvegnett til Bk 10/8.

Det det kan spørres om er om vi vil prioritere etter reelle kost/nytteberegninger eller om vi fortsatt ønsker å bruke MPM-metoden.

Audun Nordbotten

Vegsjefen åpner trimrom



På vegkontoret har de trimglade ansatte fått eget rom å utfolde seg i. En formell åpning har funnet sted og alle kveldene er satt av til diverse øvelser. Aktivitetene består av aerobic, sirkeltrening og trening med apparater.

Vegsjef Johan Lepperød stod for den "offisielle" åpningen og Rolf Sikveland og Erik Thomassen (formann i Vega) bidro med noen kloke ord. Og appellerte til folk om å bli med på trimtilbudet. Det er valgmulighet mellom fellestrim og individuell trening.

Statsdrift - en farbar veg?

Overskriften vil vekke visse assosiasjoner i det brede lag av befolkningen, for etatens ansatte bør det gi ettertanke.

Innledningsvis nevner jeg anleggssjef Høilands lederinnlegg angående holdninger i etaten og maskinsjef Johnsen's lederspalte angående bedriftskultur, begge innlegg i Vestfolder'n h.h.v. den 4. februar og 6. september 1993.

Flere problemstillinger skal ikke nevnes.

I innleggene settes søkelys på problemstillinger som har ridd etaten gjennom år uten noen nevneverdige reaksjoner. Nevnes bør de spede forsøk på utredninger, avdelingsvise tilpasninger og kontormessige forandringer. Kosmetiske tiltak som kun har ført til økende frustrasjon til vent-og-se-holdninger. En form som ikke har utløst de kreative tanker som har akkumulert seg i organisasjonen.

I kjølvannet av Hollerutvalgets utredning (ytre påvirkning) har ledelsesteamet funnet tiden til å realisere seg som en homogen gruppe. En teologisk person med psykologisk grunnlag ble engasjert først for to til tre ganger for synliggjøre ledelsens antatte problemer. Engasjementet ble omfattende, avslørende og kostnadskrevenne.

Er sannhetens dag kommet, det at problemene er satt på dagsorden?

Jeg viser til søkerkonferansen på Holmestrand Hotell den 14. - 15. september 1993 ledet av personalkonsulent Solberg.

Et unisont rop skal ikke her gjengis, men søkerkonferansen ga sjokkbølger og bud om selvransakelse, videre med bekreftet uttrykk om at noe positivt vil skje.

La oss håpe:

Statsdrift er en farbar veg.

Eksptisen, ønskene og engasjementet er der. Midlene finnes fremdeles (sitat). Fremtiden kan vi svare i målbart samarbeid og med menneskelige verdier.

Det er ikke noe dårlig grunnlag, forutsetningen er at det unisone rop nå blir lydhørt.

Frank Larsen

Et høyere nybilsalg - et gode for miljøet?

Store deler av samfunnet, og i særlig grad bilbransjen, mener at et høyere nybilsalg vil være en god måte å redusere miljøulempene fra vegtrafikken. Argumentet som brukes er at nye biler slipper ut mindre avgasser. Dessuten er nye biler bedre på passiv sikkerhet.

Det argumenteres også med at skrotpremien bør økes betraktelig for å øke utskiftingstakten av bilparken.

Dette hensyn har også fått gjennomslagskraft i Stortingsmelding 34, NVVP 1994-97.

Den vesentlige motstand mot dette syn har så langt kommet fra miljøorganisasjonen "Fremtiden i våre hender" som mener å dokumentere at produksjonsprosessen av en bil lager så mye forurensning at en høyere utskiftingstakt ikke er tjenlig for miljøet totalt sett (1). Dette syn bekreftes nå av den tyske instansen "Umwelt und Prognose

Institutt Heidelberg" (artikkel i Samferdsel 7/93, s. 27). Bedre produksjonsmetoder kan sikkert redusere ulempene, men argumentene må tas med i helhetsvurderingen.

Andre momenter i saken? Javisst!

Litt om økt skrotingspremie. Kr 7.000,- har vært foreslått. Da vil laveste bruktbilpris pr. definisjon bli kr 7.000,-. Dette vil selvfølgelig påvirke prisene på bruktbilene generelt. Har jeg en noenlunde brukbar bil (ungdomsbil) i utgangspunktet verd kr 8.000,-, så selger jeg ikke den for den summen hvis et hvilket som helst vrak har samme verdi. Jeg får kanskje 12 - 13.000,- for den. Jeg er alstå garantert en høyere minste verdi for det gamle vraket. En form for sparegris. For en ungdom er det et viktig poeng. Det kan spore til større reparasjonslyst. For en litt bedre bil vil jo koste mer enn før. For førstegangskjøperne vil inngangsbilletten til bil bli høyere, og de tar antakelig bedre vare på de gamle bilene sine.

Hvis man da ikke påbyr skroting, kan vi altså risikere en utsetting av skrotingen. Hvem skal i såfall vurdere når en bil skal skrotes? Biltilsynet?

Det kan ikke være mening i å tvangsskrote fullt brukbare biler!? Poenget må være at de brukes minst mulig. Enslige med barn er avhengig av at det finnes billige bruktbiler. Selv om de er mindre sikre.

Hva så med høyere nybilsalg?

Det er helt klart at det norske samfunn ikke er mettet med biler. Hvis transportmønsteret ikke endres drastisk vil det fremdeles være et betydelig potensiale for økning i bilparken. Mange mener de har behov for flere biler. Særlig med dagens areal - og transportstruktur og -system. Særlig blant kvinner. Flere skilles. Flere husholdninger. Flere med førerkort. For å få til høyere nybilsalg er det argumentert med lavere priser (les: lavere importavgift). Også nyere bruktbiler vil da bli noe rimeligere.

Alt dette gir flere biler!

Hva er resultatet av flere biler? Mange mener at svaret på det spørsmålet ikke er selvsagt. All litteratur jeg har vært borti gir et entydig svar: Bedre tilgang på bil gir mer bilbruk!

Konsekvensene av mer bilbruk lar seg ikke beskrive i en håndvending. Bare litt om luftforurensing i denne sammenheng. Biltrafikk er først og fremst et problem i byer og tettsteder. De fleste turer der er korte, svært mange under 3-4 km. Da vet vi at katalysatoren har begrenset effekt (2.)

Den bedres med motorvarmer, men det gjenstår å se omfanget av det hjelpemiddelet. Katalysatoren gjør ingenting med CO₂-utslippene, den øker tvert om drivstoff-forbruket noe.

På grunnlag av den noe forenklete framstilling vil jeg da påstå at et økt nybilsalg, særlig i kombinasjon med økt skrotpremie (frivillig skroting), vil gi økt bilpark, mer bilbruk, mer køer i urbane områder, mer forurensing i urbane strøk der vegtrafikken fra før av er den største miljøsynderen!

Det totale miljøbildet er selvfølgelig mye mer enn det ovennevnte om luftforurensing. Momenter som arealforbruk, barrierevirkning, uttrygghetsfølelse, ulykkene, forsterker ytterligere ulempene ved en økt bilbruk. For ikke å snakke om klimagassutslippene!

Stortingsmelding 34 bygger på forutsetninger som gjør at CO₂-utslippene fra vegtrafikken vil øke med 30 % (!) på lengre sikt. Spørsmål: Har Norsk Vegtrafikk A/S fått dispensasjon fra vår internasjonale forpliktelse om stabilisering av CO₂-utslippet?? Jeg minner for ordens skyld om at alle overnasjonale miljørapporter betinger minst en halvering av klimagassutslippene. Raskt!

Mitt svar på overskriften blir derfor:

MILJØEFFEKTEN AV ET HØYERE NYBILSALG ER ATSKILLIG MER NYANSERT ENN MANGE VIL HA DET TIL.

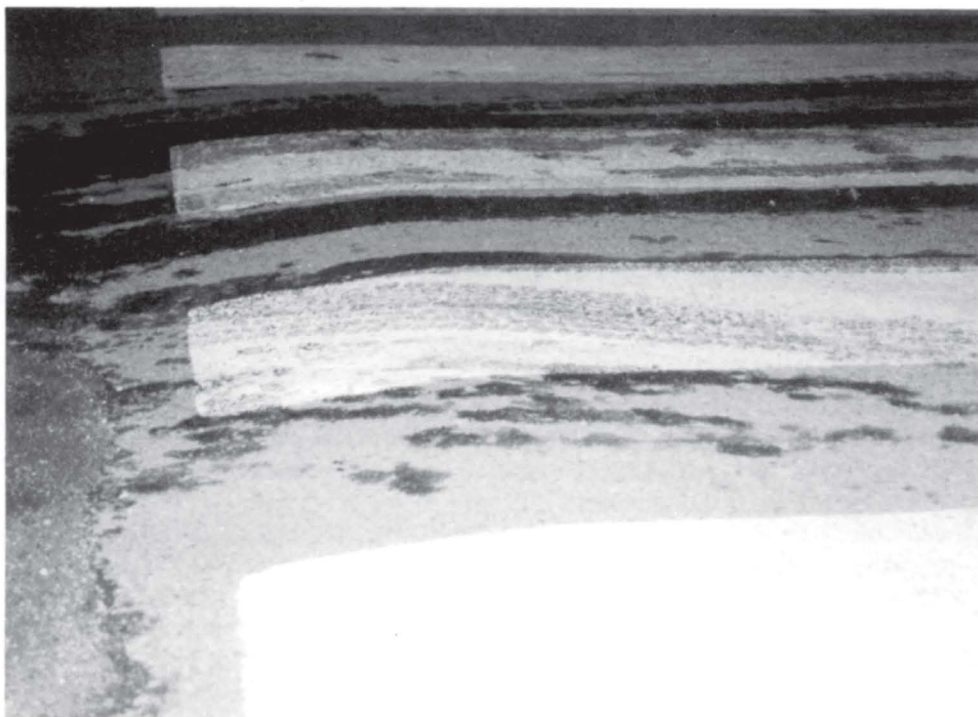
Dokumentasjon:

(1): Framdriften i våre hender: Bil og energi, juli 1991.

(2): Skandia Environmental Commission: Kaldstart og utslipp fra katalysatorbiler, 1992, VDR's bibliotek: 93/0669.

Sigmund Riis

Glatt vegmerking i regnvær?



Vegmerkingen blir såpeglatt i regnvær og Trygg Trafikk henstiller til syklister, mopedister og motorsyklister å være særlig oppmerksomme i vegkryss, svinger og fotgjengerfelt. Motorsyklistene har i mange år påpekt faren som vegmerkingen representerer.

Jorun Sætre Bringaker

Etter sykkel-VM i Oslo i sommer har spørsmålet om glatte vegmerkinger kommet på banen. Under sykkel-VM kunne vi se hvordan den ene syklisten etter den andre falt overende. Det var spesielt der det var hvit eller gul vegmerking.

Trygg Trafikk har ikke gjort noen undersøkelse på hvor mange sykkel eller motorsykkelulykker som skyldes unormalt glatt kjørebane. Men det viser seg å være et faktum at omtrent 40% av motorsykkelulykkene har resultat i utforkjøring eller

velt, ifølge utredningskonsulent Bjørn Holst i Trygg Trafikk.

Etter en slik regnfull sommer som vi har hatt i år har både Trygg Trafikk og Norsk Motorsykkelunion hatt mange henvendelser fra førere av motorsykler som har hatt uhell eller nesten-uhell på våt og unormalt glatt vegbane.

Informasjonen og rådet som Trygg Trafikk går ut med er at mopedister og motorsyklister må kjøre forsiktig utover høsten. Høstmørket i seg selv representerer en fare. Nedblåst løv fra trærne som blir liggende

Kan mange av motorsykkelulykkene skyldes såpeglatt vegmerking i regnvær? Representanter for motorsyklistene mener det, men Trygg Trafikk har ingen statistikk som viser at så er tilfelle.

de i vegbanen og som blir fuktige er også en fare, ikke bare for tohjulinger men også for biler.

Representanter for motorsyklistene har i mange år påpekt faren som vegmerkingen representerer. Når det regner blir merkingen såpeglatt, sies det. Både ved akselerasjon og nedbremsing mister hjulene svært lett feste. Problemet er muligens størst når motorsyklisten legger seg over i en sving, da kan bakhjulet gli ut, sier Victor Øvregaa-rad i MC-avisa. Bilistene må ta hensyn til motorsyklistene og holde avstand når tohjulingen foran bremses ned for å kjøre forsiktig gjennom en sving.

Et godt råd til syklister, mopedister og motorsyklister i høst blir: Kjør ekstra forsiktig når det regner. Vegmerking og høstløvet gjør vegen såpeglatt!

Vegvesenet med rask vegutbedring



En rask og effektiv behandling av Vegvesenet gjør at vi allerede er igang med arbeidet med forstøtningsmuren på rastruete fylkesveg 220 i Hvarnes, sier oppsynsmann Arild Birkeli.

Den rasfarlige fylkesveg 220 ved Hvåra bru er nå snart ferdig utbedret. Etter at svikten på vegen for kort tid siden ble oppdaget har vi handlet med rekordfart. Anbudsdokumentene ble sendt ut raskt og arbeidene er beregnet å være ferdig 29. oktober i år.

Jorun Sætre Bringaker

-Statens vegvesen Vestfold har handlet meget raskt og effektivt når det gjelder den rastruede fylkesveg 220 ved Hvåra bru i Hvarnes, sier oppsynsmann Arild Birkeli til Vestfolder'n. Birkeli er ansvarlig for dette anlegget og er glad igangsettingen av arbeidet har gått såpass raskt. Straks etter at faren for ras ble konstatert gikk Vegvesenet igang med behandlingen og 7. september var vi i full gang med

arbeidene. En forstøtningsmur med høyde på 8,5 m er nå snart ferdig.

Det var i august at Vegvesenet oppdaget en alvorlig svikt i den gamle steinmuren som fører rett ned til Lågen. Vegbanen ble umiddelbart stengt og anbudsdokumenter ble sendt ut til fire lokale entreprenører i rekordfart. Entreprenørfirma Kaare Mortensen fikk jobben i og med laveste anbud.

Denne vegutbedringen tilsier en kostnad på ca. 1,4 millioner kroner. Varigheten av arbeidet vil være ca. sju uker. Samtidig som arbeidet med forstøtningsmur blir gjort blir også vegbanen lagt ut til seks meter.

Grunnen rundt stedet er meget dårlig og vi kikket litt videre forbi anleggsstedet og der fantes også en gråsteinsmur som går rett ned mot Lågen. Også denne muren virket noe usikker. Grunnen på stedet er meget dårlig og det er tatt prøver for å finne ut om muren står på fjell eller om den "bare" står på jordmasser langs bredden av Lågen. - Utfra grunnundersøkelsene her må Vegvesenet vurdere om noe må gjøres raskt, sier Birkeli og legger til at det også her er stor fare for at vegen kan rase ut i Lågen.



Et lite fotgjengereventyr

En parabel om læring

Av Leif Klyve

Det skjedde i de dager da Johan Lepperød var landshøvding i Vegetaten og Anne Enger Lahnstein akkurat hadde gjenvunnet makt nok til å begynne kampen for gjenvinning av landbruksarealer som var blitt lagt under asfalt, at en av hans ydmyke undersåtter skulle ut å ta i bruk vegsystemet på sine undersåtter. Den utvalgte medarbeider var utstyrt med fotformsko, som det seg hør og bør for en som er ansatt som trafikkpedagog og har som filosofi å ivareta de myke trafikanters tarv.

Med seg på turen hadde han, på samme vis som Espen Askeladden hadde, sine eiendeler, dog således innrettet at han, i motsetning til Espen Askeladd, som hadde sitt Hab und Gut bundet inn i et tørkle og knyttet til en stokk han bar over skulderen, hadde sitt medbragte i en stresskoffert, som for å understreke at her er tiden kostbar.

På sin vandring nikket han anerkjennende til det nye vegsystemets visuelt tiltredsstillende tilrettelegging for atskillelse av fotgjenger- og sykkeltrafikk. Et rett så trivelig gatemiljø, der motorvognene, slik benevnte landshøvdingens undersåtter dem, hadde fått krympet sitt vegareal til fordel for de miljøvennligeretrafikantgrupper på fotformsko og 21-girs velocipeder.

På det sted der vegen delte seg i to, eller kanskje like meget der to veger fløt sammen til en, var gatetunet prydet med rabatter og busker og sebrastriper og likeledes høye ampler med røde, grønne og gule lys, ja rett ut sagt en dekor som ville vakt ellewill begeistring hos barn for hundre år siden.

Trafikkpedagogen, med sin faglige bakgrunn, visste meget og vel at de fargerike amplene var knyttet til et sinnrikt

system som skulle porsjonere ut tid der ferdselelen var åpen for de ulike trafikantgrupper og på et sådant vis at trygghet skulle skapes og fare avverges. Likeledes visste han at det var gjort et møysommelig informasjonsarbeid for å få de vegfarende til å respektere lyssystemet. Det hadde ikke alltid vært så bra, men hardest hadde det gått utover bilførerne som nå hadde "pistolene i nakken" og trussel om bot og økonomisk kastrasjon dersom de kjørte mot rødt. I den nitid oppbygde atferdskulturen var det også lagt stor vekt på at voksne vegfarende, gjennom sin korrekte atferd skulle virke som gode forbilder som den oppvoksende slekt kunne la seg inspirere av og lære av.

Stor var derfor den vandrende pedagogens bestyrtelse da han kom oppover Stoltenberggaten, på dennes østlige side og skulle krysse gaten over mot Farmandstredet, denne rosa-blå, delikate konsument-oase. Da han nærmet seg så han flere voksne som gikk over i alle retninger, til tross for at amplene prøvde å fange deres oppmerksomhet med sine røde lys. Noen barn var der også. De så først betuttet på hverandre, så på de voksne som illegalt traverserte gatearealet i strid med styringssystemets filosofi og enda mer i strid med det barna hadde lært på skolen, og så på hverandre igjen. Og så gikk de. De også. Mot rødt lys. Som om var det inni deres hode et dilemma som løstes ved at de valgte å etterape levende voksne modeller framfor å underkaste seg støvete teorikunnskap og undertrykkende regelverk.

"Akk, tenkte den godhjertede pedagog, "så er da vel moralen i forfall som så ofte før. Hos alle de andre. Men JEG, med landshøvdingens merke på stresskofferten skal gå foran som et lysende

eksempel så folket vil falle for mine føtter og be om tilgivelse for sine unnfallesheter."

Som sagt så gjort. Uten antydning til tvil om verdien av sine høyverdige idealer og effekten av gode forbilder, stilte landshøvdingens sendemann seg opp med ampelens fot, der første gangfelt liksom bredte seg ut over vegen, som ringer i vann, over til bredden av den første øy, rabatten. Stolt og samtidig ydmyk trykket han på knappen for gående; stolt ventet han på at "storebror" skulle sanse hans respekt og skifte til grønt. Rakrygget sto han der. Og se, sannelig sier jeg eder, etter mindre enn 40 sekunder skiftet lyset og pedagogen skred stolt over til nærmeste ø, hinsides de hvite sebrastriper.

Der møtte han igjen på Rød Mann, dette hemmelige tegnet som ble benyttet for å styre fotgjengernes inklinasjoner og ellers uforutsigbare atferd. Lyddig stanset han og trykket inn knappen på derværende ampel for igjen å signalisere til styringssystemet at han skulle videre: først over til neste ø og deretter over til "fastlandet" bortunder Farmandstredets hvite klippe.

Alt mens han sto der og strålte i sin egen selvgodhet, tok det til å strømme voksne fotgjengere til og fra. Ja som om amplene fullstendig hadde mistet makten. "Forfall", tenkte han. Biler fra venstre kjørte og biler fra høyre kjørte. Fortsatt var lyset rødt, og fortsatt strømmet voksne, enkeltvis eller i små flokker på tvers av lyssignalenes intensjoner. På ny kjørte biler fra høyre og fra venstre. Tre ganger skjedde dette. I mellomtiden hadde barna lært seg de voksnes spill og sildret blide og fornøyde mellom biler og øyer og busker og lys. Landshøvdingens stolte utsending tok til å uroe seg.

Celebert besøk på anlegget i nord

Fredag 8. oktober var det storbesøk på fellesriggen for samarbeidsprosjektet NSB, Statens vegvesen Buskerud og Statens Buskerud. Piarc TC 12-konferanse med tema "Subgrade earthworks and drainage" hadde lagt inn et besøk på riggen med befaring både på Vestfold og Buskerud-sida.

Jorun Sætre Bringaker



Det er ikke så ofte vi får så celebret besøk til veganlegg i Vestfold som vi hadde fredag 8. oktober. Konferanse arrangert av Nordisk Teknisk Forbund hadde lagt sin siste dag til fellesriggen på Eik. Det var informasjon om fellesprosjektet først med en liten lunsj og befaring ute på anlegget. Det var leirfyllingene på Buskerudsida med etsærlig moment: Leir-

Interesserte lyttere til Leif Kjølens informasjon på engelst om EPS-fyllingene på Bergsenga.

fylling som underbygning for jernbanen i Eikområdet som et interessant tema. På Vestfoldsida var det EPS-fyllingene som skulle befares.

Det var representanter fra mange forskjellige land og konferansen foregikk på engelsk.

Anleggsjef Tore Bråten fra Buskerud hadde ansvaret for opplegget og informerte om Buskerudsanlegg, mens Leif Kjølén hadde ansvaret for Vestfolds del av arrangementet. Per Odd Jacobsen fra NSB informerte litt om NSBs planer i området.

Det var allerede gått fire og et halvt minutt siden han la ut fra fastlandet på sydsida av krysset. Nåh, endelig! der skiftet det til grønt. Strømmen av biler stilnet et lite stykke tid, nok til at han helskinnet kunne komme seg over til neste ø. Men der sto den røde mannen igjen og sperret vegen.

Alt mens han sto der kjente han frustrasjon og skam stige i sjelens mørke daler. Voksne, og barn likeså, strømmet over det lille stredet, for der var jo ingen trafikk av biler og dessuten viste ampelen rød pil for de eventuelle biler som skulle ha tenkt seg gjennom stredet. Embetsmannen så på armbåndsuret: fem minutter. Men han holdt stand. En stund. Ett minutt til. Da sprakk han.

Da greide han ikke lenger holde fast på sine prinsipper. Han gikk mot rødt. Etter seks og et halvt minutt var han i land på Farmandsida, inne på det trygge fastland.

Som den filosof han er, kunne han ikke hjelpe for å la hjernen drodle med denne moralske krise, dette forfall og den undergraving av styringsmakten som han nyss hadde vært vitnetil. Lykkelig krysset han Stoltenberggaten på neste gangfelt, bevisst valgt på grunn av krysninngens fravær av trafikkregulerende lysamplere. Han likte ikke den kognitive dissonans som oppsto i slike tilfeller som han nettopp hadde vært igjennom. Det kjentes som om sjelen ble revet i biter og han var ikke sikker på om han

noensinne merville kunne møte landshøvdingens øye.

"Eureka" ropte han plutselig ut, så det runget i de underjordiske haller i landshøvdingens slott; "Det er jo læring jeg nytt bevitnet! En læring drives fram av en opplevelse av belønning som er omvendt proporsjonal med følelsen av forsmederlighet ved å gå på akkord med tidligere innlærte atferdsmønstre! Klart som blekk! Dette må jeg meddele landshøvdingen. Helt utilsiktet har vi skapt et læringsresultat og en atferd med en konsistens som vi aldri har tort drømme om! - Læring og styring av atferd må derfor være mulig! Quod erat demonstrandum!"

- Miljøet viktigere i syd enn i nord?



- I søndre delen av fylket er miljøet langs E 18 viktig, sier Irene Enerud på Sande vegstasjon. Det er klart at når vi bygger ny veg skal det tas hensyn til området langs vegen. Men hva med eksisterende E 18 i nordre Vestfold? Har dere lagt merke til hvor stygge og dårlig opparbeidet de små "rasteplassene" i nordre Vestfold er?, spør Irene.

- Vi kan godt ruste opp "rasteplassene" langs E 18 i nord, sier Irene Enerud. Her ved den største av plassene nord for Holmestrand. Her er det plassert to bord helt inntil et ødelagt gjerde omgitt av ugrass.

Jorun Sætre Bringaker

- Kan Statens vegvesen være bekjent av å ha det så ustelt og stygt langs hovedåren gjennom fylket?, spør Irene Enerud som jobber på Sande vegstasjon. - Det er spesielt strekningen fra Holmestrand og nordover gjennom Sande jeg sikter til. Sydover er det gjennom byg-

ging av ny E 18 opparbeidet flotte grønne plasser hvor folk kan stoppe og virkelig kose seg i hyggelige omgivelser.

- Jeg er klar over at vi snart er igang med bygging av ny E 18 her i nord, men

vi kan vel gjøre det hyggeligher framtil den står ferdig. Det skal nemlig ikke så mye til, kanskje plante noen planter i de eksisterende "blomsterpottene" som står fulle av ugrass, eller et bord ved siden av en enslig søppelkasse, sier Irene videre og legger til at hun synes

det blir gjort for lite med det som synes. Det tekniske med vegen er viktig, men i dagens samfunn hvor miljø blir høyt prioritert, bør vi kikke litt mer nøye rundt oss og først og fremst stelle med det eksisterende.

- Vi har fått kommentarer fra folk som synes det er stygt langs E 18, og det synes vi er trist, sier Irene. De nevner ofte hvor fint det er sydover med store flotte handicapvennlige rasteplasser med lekeplasser, nydelige blomster og grønne hekker.

- Det er ikke nødvendig å gjøre det så stort og flott, men med litt god vilje kan det bli bedre, sier Irene. Jeg er klar over at i den søndre delen av fylket er store deler av E 18 av nyere dato. Når vi bygger ny motorveg i dag, stilles det andre krav enn for noen år siden når det gjelder miljøet langs en slik sterkt trafikkert veg. Det forstår jeg godt, sier Irene videre. Men hvorfor kan det ikke gjøres noe her nord, det skal så lite til for å bedre situasjonen. Bare det å få det litt vennligere, slik at bilistene får lyst til å stoppe, uten å måtte finne hauger med søppel rundt en enslig søppelkasse og en plass overgrodd med ugrass. Hvem stopper og tar seg en kopp kaffe ved en av "rasteplassene" nord for Holmestrand?

Kan virkelig Statens vegvesen Vestfold være bekjent av dette nå i disse miljøtider?

Irene Enerud er opptatt av at det er pent rundt oss og stiller spørsmål om ikke Vegvesenet kan gjøre noe med disse "blomsterpottene" fulle av ugrass..



Søppel er det nok av her, sier Irene og håper Vegvesenet kan pynte opp litt, det skal så lite til for å få det litt koseligere.

OL-laget klart



Klar for innsats på OL-vegene (f.v.): Tore Svendsen, Jan Syvert Bråthen, Oddmund Nilsen, Arne Johansen, Bjørn Sørli, Gunnar Arnesen og Henning Nilsson.

Lillehammer-OL kryper nærmere dag for dag. Og forbedelsene går i gang. Blant de første som har kvalifisert seg til OL-laget er maskinavdelingens salte- og brøyteteam som drar oppover med en saltbil, en veghøvel og en 512-bil med spyle-/vaskeutstyr.

Erik Thomassen

Våre folk vil ha base i Hedmark, enten i Ringsaker eller i Hamar. Stort sett vil det bli innlosjering i camping-vogner, noen av dem vil være guttas private. De sju som drar oppover er Oddmund Nilsen, Bjørn Sørli, Gunnar Arnesen, Jan Syvert Bråthen, Tore Svendsen, Henning Nilsson og Arne Johansen. De tre første vil dele på vaktene på høvelen, mens de fire siste vil ha ansvar for saltbilen. Alle skal kunne kjøre 512-bil med spyle-/vaskeutstyr.

Det er definert en egen vedlikeholdsstandard med forskjellige krav avhengig av vegenes viktighet for OL-trafikken. Den viktigste forskjellen fra normal standard er strengere krav til tiltakstid, samt at salting blir aktuelt på flere veger enn ellers. Dette gjør at det blir behov for mer mannskap og flere maskinenheter enn normalt. Hedmark skal til sammen låne 28 saltbilsjåfører og 12 høvelførere fra Aust-Agder, Telemark og Vestfold. Ekstra brøyteresurser vil i Hedmark bli dekket ved privat innleie.

OL-arrangementet foregår som kjent fra lørdag 12. til søndag 27. februar. Beredskapen vil være opprettet allerede fra mandag 7. februar, og dette betyr at våre folk får tre hele uker i OL-regionen. Turnusen er lagt opp slik at den enkelte vil kunne få sammenhengende friperioder på opptil 72 timer. Det vil derfor være bra muligheter til å få med seg OL-begivenheter. Vegvesenet har også fått en del billetter til fordeling blant de ansatte som deltar i OL-opplegget.

Nøkkeltall

Her er noen sentrale tall i forbindelse med Vinter-OL:

- * Ca 1,1 milliarder til vegutbygging før OL.
- * OL-vegnettets lengde er på ca. 2200 km.
- * 5-6000 tonn salt skal holdes i beredskap i OL-regionen
- * Ca 1800 av Norges 7000 busser skal benyttes i OL-transport
- * 800 Vegvesenansatte vil være i arbeid for å holde OL-vegene i best mulig stand.
- * 240 maskiner og kjøretøy
- * 1000 ekstra vegskilt skal monteres langs OL-vegene
- * 50 automatiske klima- og trafikkstasjoner vil være installert i OL-regionen.

Kommunal høvel vedlikeholdes på Ås

Gul høvel, men uten "kråke". Vegsentralen på Ås har hatt i oppdrag å vedlikeholde en av Tønsberg kommunes veghøvler i høst.

- Dette er noe vi vil satse mer på framover, sier verksmester Ove Jensen på vegsentralen. Han regner med at det er omkring ti veghøvler i kommunalt eie i Vestfold. Disse er vi absolutt konkurransedyktig på å vedlikeholde og reparere. For Tønsberg kommunes del måtte servicemann til høvelen ellers hentes fra Oslo.

Ove sier at maskinverkstedet i første omgang vil satse på kommunale veghøvler, men at lastebiler også kan bli aktuelt på sikt.

Verkstedet har forøvrig også påtatt seg å bygge en underamme til lastebil i konkurranse med private. Vanligvis er dette noe vi har kjøpt av andre, men i dette tilfellet har anregnet egenregikalkyle på jobben. - Etfint oppdrag i en tid da det ellers var litt stille, sier Ove Jensen. Underrammen brukes mellom saltutstyr, plan og selve chassiset på lastebilen. Verkstedet har gjort jobben for 38000 kr, og det er Morten Guldbrandsen og Sigurd Valmestadrød som har tatt seg av arbeidet.

Tønsberg kommunes veghøvel settes i stand til vintersesongen på maskinverkstedet på Ås av bl.a. Roald Karlsen. Kommunene blir en interessant kundegruppe for verkstedet framover.



ÅRSMØTE/ÅRSFEST

FREDAG 19. NOVEMBER 1993 KL. 1730/1900

SAKER SOM ØNSKES BEHANDLET MÅ VÆRE STYRET I HENDE INNEN 12. NOVEMBER. SE EGEN INVITASJON OM PÅMELDING TIL ÅRSFESTEN.

VEGA B.I.L.

Fire ferske på plan



Kraftig foryngelse av trafikkplanseksjonen (f.v.): Rune Gjøs, Anette Werkland, Per Olav Laukli og Anders Kalstad.

Er en ny generasjon i ferd med å erobre vegkontoret? I løpet av høsten har det blitt mange unge friske fjes å se i korridorene i Stoltenbergsgate. Og flest er det på trafikkplanseksjonen som har ansatt hele fire nye i det siste.

Anders Kalstad (29) er sivilarkitekt fra NTH i 1988. Fram til påske jobbet han i et privat firma i Bergen. I hovedsak dreide jobben seg om bygningsvern. - Veg og trafikk er et nytt og spennende område for meg, sier Anders som nå er engasjert i analyse av områder som Nedre Langgate, Mammut og Nøtterøyveien i Tønsberg.

Anders Kalstad er ansatt i et tre års engasjement.

Rune Gjøs (24) kom ut fra NTH som sivilingeniør i 1991. Siden den gang har han jobbet i Vestby kommune i Akershus før han kom hit i mai i et vikariat for Erik Schüller fram til etter OL. Rune jobber i hovedsak med transportplanlegging og oppfølging av Transportplan Tønsberg. Han har f.eks. vært sentral i hovedplanen for gang- og sykkelutbyggingen i Tønsberg. - Sykkel og kollektivtrafikk ligger

nær de interesser og verdier jeg har, sier Rune. Og legger til at han gjerne fortsetter etter OL. - Vegvesenet er en fin organisasjon å utvikle seg i, sier han. Rune har for øvrig slått seg ned i Larvik.

Anette Werkland (28) bor på Kjøpmannskjær. Hun er ingeniør fra Telemark ingeniørhøyskole og har jobbet på Buskerud vegkontor i fire år før hun kom til oss i et tre års engasjement. Hos oss jobber hun med trafiksikkerhetstiltak og gang- og sykkelveger. - Tønsberg er en

fin by, og miljøet på vegkontoret og planavdelingen er godt, sier Anette som opprinnelig er fra Kongsvinger, men som flyttet hit til distriktet i 1979.

Per Olav Laukli (26) er også ansatt i et tre års engasjement på trafikkplanseksjonen. Han er siviling. fra NTH med eksamen fra 1992, men jobbet på Buskerud vegkontor allerede før den tid. Per Olav jobber med teknisk planlegging og dagpendler til Drammen og ukependler til Ås.

ET

**Møte i pensjonistforeningen
Tirsdag 19. oktober kl. 13.00
på Ås vegstasjon**

HMS

Ensomhet er ikke
å være alene. Det
er å ikke ha noen
å lengte til.

Godordet

HMS

Denne spalten er ment som et informasjonssted for HMS-arbeidet i Statens vegvesen Vestfold. HMS er forkortelse for Helse, Miljø og Sikkerhet.

Spalten vil bli skrevet av verneleder og vil ta opp aktuelle emner og temaer som han arbeider med. Forslag og synspunkter kan du ringe inn på tlf. 33 37 17 56, personsøker 096 29512 eller sende pr. post.

Sikring av tilhengere under kjøring

Det har hendt at våre lette tilhengere har falt av bilen under fart. Dette er et forhold som **ikke skal forekomme**, og konsekvensene kan være store. Det har tidligere skjedd en dødsulykke i Vestfold pga. dette, og føreren ble dømt for uaktsomt drap.

Alle våre tilhengere skal ha sikring. Dette kan normalt gjøres på to måter:

- En wire som trekker til påløpsbremsen.
- To kjettinger som gjør at tilhengeren fortsatt er koplet til bilen.

Som fører er du ansvarlig for at tilhengeren er forskriftsmessig sikret når du kjører.

Din overordnede er ansvarlig for at tilhengeren er utstyrt med forskriftsmessig sikringsutstyr.

En annen ting du som fører må følge med på, er slitasje på kulan som sitter på bilen. Denne kan i enkelte tilfeller være skadet, eller så slitt at tilhengeren vil kunne falle av. Det samme gjelder wiren eller kjettingen som sitter på tilhengeren. Sjekk dette når du kopler på - og meld fra til din

overordnede hvis det er feil eller mangler. Dette er ting som skal tas med på vernerundene.

Ovennevnte er regulert i "Forskrift til krav til kjøretøy", paragraf 35-3, punkt 3 og 4:

3. Tilhenger/tilhengerredskapens dragdel skal passe til kulan på trekkdelen.

4. Tilhenger/tilhengerredskap, som ikke har bremses som settes til automatisk dersom tilhengeren skilles fra trekkvognen under fart, skal være festet til trekkvognen ved en tilleggsforbindelse. Tilleggsforbindelsen skal være to kjettinger eller ståltau. Tilleggsforbindelsen, inklusive kroer og innfesting, skal hver ha en bruddstyrke som minst er lik tilhengerens største tillatte totalvekt. Lenkene må være så korte at tilhengerdraget ikke kan falle ned i vegen og skal være så lange at de ikke begrenser svingmulighetene.

Når nye tilhengere blir kjøpt inn skal disse leveres med forskriftsmessig utstyr.

Martin Pedersen

HMS

HMS

Det skjer

Driftsavdelingen:

Område 2:

RV 312 Haugan-Gran, utbedringsarbeider, RV 309 ved Svelvikstranda, trafikkikkerhetstiltak. Kumtømming, etterfylling på banketter. Lapping og fuging. FV 522 Semsbyen, forandre avkjørsel. Klargjøring for vinteren, oppsetting av brøytstikk. FV 560 legging av ny overvannsledning i Storgata. Oppsetting/oppjustering av rekkverk. Oppsetting av to leskur (Linnestad og Vear). Bygge busslomme på E18 ved Hemsenga. Skiltvedlikehold og reparasjon.

Skilt:

RV 19, Horten Borre-anlegget, resterende skilting utføres. Gamle RV 19 gjennom Horten, supplering av skilt for omkjøringsrute. Rundkjøring Kilen, Sandefjord. Master. Diverse skiltoppdrag. Noen kant- og midtlinjer etter siste asfaltering.

Biltilsynet:

Sluttavlesing av kilometertellere (ca. 10.000 i Vestfold). Innlegging på Autosys om vektavgift for trekking av tilhengere, etter anmodning til kjøretøyeiere (500-600 i Vestfold). Teori-rettingskurs for kontorpersonale 19. og 20. oktober og 26. og 27. oktober.

Anleggsavdelingen:

RV 19: Vi legger membran og asfalterer i tunnelen. Resterende beplantning. Diverse kompletteringsarbeider. Vi åpner RV 19 22. oktober.

E 18 Nord: Bergsenga II kulvert over NSB: veggstøttemur vest forskales, armeres og støpes.

Bergsenga I bru over E 18: fundament søyler akse 2 og 3 forskales og armeres.

Hole øst og Hole vest: Peling utføres på disse to bruene som inngår i rampene fra syd på Bergsenga.

E 18 Larvik.

Rekkverk i område 2. Sandblåsing og preiming av føringsskant Bøkeskogen bru.

FV 163 Korsrød-Tjølling. Entreprenørarbeider med opprusting av vegen, startet 27.9.. Hovedentreprenør Arne Olav Lund A/S, Larvik. Markrydding, matjordavtak, sprenging, trauing og grøfting pågår i oktober.

RV 32, g/s-veg Hof sentrum - Sundbyfoss. Bygging av ny g/s-veg, samt opprusting av eksisterende veg, total parsellengde 2860 m, sendes ut på anbud, frist 22.10.

Gratulerer Velkommen

65 år:

Roald Karlsen, 26. oktober

Marianne Holvik, praktikant anlegg

Endring av arbeidsområde:

Per Stangø, 30% ATK, trafikkrettet drift

Tore Svendsen, sjåfør maskinavdelingen, område 3