

Vestfoldern

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 2, 21. årgang, 18. mars 1994

Får ferja avløsning?



En konsulentrapport som er utarbeidet på bestilling av Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen vestfold og NSB antyder at en tunnelforbindelse under ytre Oslofjord kan være et svært lønnsomt prosjekt. Saken vil bli tatt opp med nabofylkene og Vegdirektoratet. Vegkontoret har foreløpig en nøktern, avventende holdning til konklusjonene i rapporten.

Side 6 - 7



Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
33 37 17 04/05



**Gs-veg på
riksveg 308**

Side 2



**Smuldrende
asfalt**

Side 7

OL
Side 2, 8 og 9

Gull i trafikk-OL

OL er over. Tilsynelatende ble det lett match for vegetaten. Strålende sol og stabil kulde gjorde at vegforholdene var like perfekte som isforholdene i Vikingskipet. Massiv forhåndsinformasjon gjorde at trafikkaoset på hovedvegnettet uteble. Og dagene ble rolige og fredelige for våre folk både ute i drifta og på vegkontoret på Lillehammer.

Dette til tross skjedde det viktige ting for vegetaten i forbindelse med OL. Samarbeidet på tvers av fylkesgrensene var én side av dette. Mange av oss som fikk anledning til å være med å gjøre en jobb, følte nok sterkere enn noensinne at vi utgjør én etat uansett hvor vi kommer fra i landet. Og at vi har mye å tilføre hverandre gjennom et mer utstrakt samarbeid også utenom OL.

Enda viktigere tror jeg likevel samarbeidet mellom trafikkesperter, drift og informasjon i Vegvesenets OL-sentral var. - Et stort sprang framover i utviklingen av Vegvesenet som trafikketat, beskrev tidligere vegdirektør Eskill Jensen det som, da jeg intervjuet ham om inntrykkene.

For under OL var det Statens vegvesen som hadde oversikten over hva som skjedde på vegene og som foret politiet og media med data og analyser av utviklingen. Samarbeidet mellom trafikkløperne og informasjonstjenesten gjorde at alle radiostasjoner via datafax satt inne med de seneste opplysningene om trafikkbildet. Hadde vi

virkelig fått vanskeligheter med trafikkavviklingen, er jeg overbevist om at vi skulle bestått også denne prøven.

Egentlig er opplegget i Vegvesenets OL-sentral nokså nær beslektet med det vi selv har etablert for overvåking og informasjon på E 18. På enkelte områder er det videreutviklet en del, men det er også klart at vi har et enda bedre informasjonssystem enn det de hadde på OL-vegene, gjennom de variable skiltene.

På sett og vis kan man si at OL-suksessen på vegnettet bygget på erfaringene fra E 18. På den andre side er det opplagt lærdommer å trekke av OL-arbeidet for de som opererer skjermene og skilt på Ås om sommeren.

Det er Vegvesenet som er trafikketaten i Norge. Vi som jobber i etaten har visst dette lenge. Fagkunnskapen både på trafikkavvikling og trafikksikkerhet befinner seg i svært stor grad i Vegdirektoratet, på vegkontorene og ute på veg- og biltilsynsstasjonene.

OL viste at vi også kan få den samme statusen i samfunnet omkring oss hvis bare dataene vi kan presentere er gode nok. Vi har mulighet til å fylle det tomrommet andre hittil har fylt med synsing. Og i tillegg kan vi gjøre det enklere å ta seg fram i trafikken for folk flest. Og det er jo tross alt det aller viktigste.

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,
Jenny Hagen,
Karl Høiland,
Per Arne Nilsen,
Kristin Sande

Trykk: Horten Print-Shop, Opplag: 750

Bedre trafikkmiljø på Nøtterøy



- Beboerne ser fram til undergang under riksvegen på Teie, sier f.h. Bjørn Flåtten, Øystein Lønn Nilsen, Arthur Bukten og Helge Fristad.

Det bygges stadig flere gang- og sykkelveger langs tett befolkede strekninger. Nå er det barna på Grindløkken skole og beboere langs riksveg 308 fra Grindstuveien til Kjernåsveien som får bedret sitt nærmiljø med undergang, avkjørselssanering og gang- og sykkelveg.

Jorun Sætre Bringaker

- Vi får mange spørsmål og henvendelser fra folk som ferdes på strekningen vi holder på, sier formann Bjørn Flåtten til Vestfolder'n. Folk er opp-tatt av sitt nærmiljø og elever fra Grindløkken skole kommer stadig bort til oss og spør og prater litt og det synes vi er hyggelig.

Strekningen fra Grindstuveien til Kjernåsveien er på

ca. 1,3 km og det bygges undergang i krysset Kirkeveien/Øgårdsveien. Langs strekningen blir avkjørselene forbedret i forhold til den nye gang- og sykkelvegen. Noen steder blir de samkjørt i en felles utkjørsel. - Det er arbeidet med sanering av de stygge avkjørselene jeg ser som meget viktig på denne strekningen, sier oppsynsmann Dag Runar Haugen til

Vestfolder'n og legger til at trafikk sikring på strekningen med bygging av gang- og sykkelveg også i høyeste grad er på sin plass. Ca. 50 eiendommer blir berørt av anlegget og to hus er allerede revet. I tillegg skal endel av ettredje hus også rives. Kostnadene på anlegget beløper seg til ca. 14,7 mill. kr og da er grunnervet tatt med.

Lengst syd blir det satt opp forstøtningsmurer til flere av eiendommene. I tillegg er også tørrmur aktuelt som en liten del.

I tillegg til disse arbeidene blir også kabler, høyspent, lavspent og vannledningene lagt nytt eller lagt om. Når det gjelder vann- og kloakk har vi et samarbeid med Nøtterøy kommune som har en mann med sammen med våre folk, sier Dag Runar.

- Vi regner med å være ferdig i løpet av året, sier Bjørn Flåtten. Det har vært en hard vinter og det har blitt mye snømåking. Og interimsvegen som har fungert bra hele vinteren er nå fjernet og trafikken er satt på hele bredden. Det ferdes en del folk her, så vi har måttet måke også for at fotgjengerne skal komme seg trygt fordi stedet.

- Vi jobber på to forskjellige steder på strekningen, forteller Bjørn videre. Forstøtningsmurene er det Kjell Karlsen, Ole Skjelland, Olav Thorsen, Jan Eddy Eggar (lastebilsjåfør) samt Håkon Serkeland (privat gravemas-kin) som har arbeidet med. Undergangen og området rundt er det Arthur Bukten, Helge Fristad, Øystein Lønn Nilsen, Arne Johansen (lastebilsjåfør) samt privat lastebilsjåfør Bjarne Gryte og privat graver Arvid Johansen. Formenn for anlegget er Johannes Aasrum og Bjørn Flåtten.

Spesialistene og vi andre

Et typisk trekk ved samfunnsutviklingen de siste ti-årene er stadig økende spesialisering. Før måtte de fleste kunne det meste, også i Statens vegvesen. Nå blir det stadig flere eksperter på stadig mindre områder. Generelt har denne utviklingen uten tvil ført til økt effektivitet på mange sektorer, men det er likevel en fare for at spesialiseringen fører til at vi får spesialistmiljøer innenfor etaten som lever sitt eget liv, og derfor også får egeninteresser som noen ganger kan gå på tvers av det som er det beste for etaten som helhet.

For oss på anlegget er det å produsere veger med riktig kvalitet til lavest mulig pris det viktigste. Dette er da også en viktig del av etatens totale virksomhet. For å klare jobben vår er vi avhengig av mye fagkunnskap. Det meste har vi selv innenfor avdelingen, noe kjøper vi på det private markedet, og resten leveres av andre avdelinger på vegkontoret. Når vi får bruk for juridisk assistanse leveres dette av administrasjonsavdelingen, og det samme er tilfellet med en del kontortjenster, regnskaps- og økonomitjenester, edb, informasjon, personaltjenester. I tillegg har vi leverandører på planavdelingen, maskinavdelingen og driftsavdelingen. Laboratoriet og det nye sentrallageret er ikke minst viktige i denne sammenheng.

Jevnt over er vi godt fornøyd med kvaliteten på de tjenestene som leveres. Det er likevel viktig at de som leverer tjenestene er seg bevisst på at det nettopp er det de gjør: de yter tjenester til etatens produktivitet. Og når alt kommer til alt er det effektiviteten og kostnadsstyringen her som gir grunnlag for karakterene vi får fra politikere, media og omverdenen forøvrig.

I budsjettssammenheng går storparten av de administrative tjenestene over eget kapittel i budsjettet, men en del betales også av de kapitlene som skal gå til drift og anlegg av veger. I framtida er det mye som tyder på at administrative tjenester i økende grad skal internpriseres, og på lengre sikt tror jeg man må finne seg i at avdelingene selv skaffer seg kompetanse på en del av disse områdene eller kanskje må velge å kjøpe tjenestene på

det private markedet. I alle fall hvis man bygger opp de interne service-tjenestene uten tanke for at det er produksjonsavdelingenes behov som må være retningsgivende.

Det har vært en del diskusjon om hvordan laboratoriets og sentrallagerets tjenester skal finansieres. Modellen som nå er valgt kan - om vi ikke er bevisst på faren - føre til at denne virksomheten får et større omfang enn det brukerne føler som et behov.

Det er ikke vanskelig å forstå at fagfunksjoner ønsker å utvikle seg. Jeg tror dette er helt naturlig, og at det i noen grad skjer i alle sammenlignbare organisasjoner. Dyktige fagfolk setter sin ære i å levere gode varer og tjenester. De føler også et naturlig behov for å sikre kvaliteten på alt som skjer innenfor eget fagområde i organisasjonen. Derfor føler de også behov for å utvide virksomheten.

En vare eller tjeneste som er gratis vil alltid bli overforbrukt, sier økonomene. Det handler på en måte om det samme her. Så lenge vi har et system hvor man kan skyve kostnadene ved utvidet drift over på andre deler av virksomheten, vil det alltid være en fare for at nøkternheten forsvinner.

I "Det nye Vegvesenet" er det aktuelt å skille produksjon og forvaltning. Foreløpig vet vi lite om hvordan dette vil bli i praksis, men det synes nokså klart at den nye produksjonsdelen må ha et enda mer bevisst forhold til kostnadsutviklingen enn i dag. Dermed vil de også komme til å stille større krav til de som eventuelt skal levere interne tjenester. Og de vil se nøye på hva de kan gjøre selv og hva som med fordel kan settes bort andre steder.

Det er på høy tid vi nå tar en diskusjon på hvor vi skal legge oss når det gjelder utvikling av spesialfunksjoner i Vegvesenet. Og i bakhodet må vi alltid ha at det er primæroppgavene våre knyttet til vegnettet og trafikken som må bestemme størrelsen på de interne tjenestene.

Karl Høiland

Denne måned:
Anleggssjef
Karl Høiland

Gs-veger blir riksveger i rekordtempo

Fra nyttår overtar vi vedlikeholdet av gang- og sykkelvegene langs riksvegene i fylket. Før det skjer, skal vi raskt og velberget gjennom en lang prosess.

Erik Thomassen

I forbindelse med behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 vedtok Stortinget at Staten skal overta vegholderansvaret for gang- og sykkelveger langs riksveger. Fra 1. januar 1994 har derfor Staten det fulle ansvar for grunnerverv til, og bygging av, gang- og sykkelveger langs riksveg. Ansvar for vedlikeholdet vil bli overtatt fra 1. januar 1995, etter en formell omklassifisering fra kommunal veg til riksveg.

- Omklassifiseringen blir et kappløp med tida, sier Steinar Holstein på Driftsavdelingen. Normalt tidsforbruk på en omklassifiseringssak er 5-6 måneder. Nå skal det hele gjøres unna på halvparten av tida, og det for hele gang- og sykkelvegnettet langs riksvegene i fylket.

Det er Per Korsnes som er prosjektleder for overtakel-



sen av vegholderansvaret og på Drift er i tillegg Steinar Holstein og Vegdatabanken inne i bildet sammen med folk i utedrifta. Plan ved Hans Petter Sundby og Aage Carlsen har ansvaret for den formelle omklassifiseringen. Hans Petter er nå i gang med å kartlegge hva vi har av veger som tilfredsstillt kravene for gang- og sykkelveger etter Vegdirektoratets retningslinjer. Dette er et stort og tidkrevende arbeid.

- Den siste komplette oversikten vi har er fra 1983, sier Steinar Holstein. Siden er lista bare ajourført med til-

vekst og ikke med bortfall som har skjedd som følge av nedklassifiseringer.

Det er en omstendelig affære å gjøre om en kommunal veg til riksveg. Mange jobber skal gjøres før alt er klart. - De viktigste er formell omklassifisering, en detaljert registrering av tilstand, vurdering av behov for opprustning, utredning av driftsorganisering og ressursbehov. Senere kommer den formelle overtakelsen av grunnen, sier Steinar.

Arbeidet er nå i gang med å skaffe en detaljert oversikt over eksisterende gang- og

Alle gang- og sykkelveger skal omklassifiseres til riksveger. Den lokale politiske behandlingen må gjennomføres i løpet av våren.

sykkelveger. I noen grad blir det et definisjonsspørsmål hva som går inn under betegnelsen, og derfor må det i en del tilfeller gjøres konkrete vurderinger. Deretter skal saken til kommunal behandling før fylkesutvalget i samsvar med vegloven skal uttale seg.

Tunnel Horten - Moss - økonomisk gullgruve?

En tunnelforbindelse under ytre Oslofjord vil være en svært lønnsom investering, går det fram av en konsulentrapport.

Erik Thomassen

6,5 ganger pengene igjen, er resultatet konsulentene har kommet fram til for det *minst lønnsomme* av vegalternativene. Selv om tunnelen skulle bli dobbelt så dyr som antatt og trafikken bare halvparten så stor, vil prosjektet være klart lønnsomt, med et nytte-/kostnadsforhold mellom 1,6 og 2,6. En vegtunnel under fjorden vil koste 1,7 - 1,9 milliarder kr.

Rapporten som nå foreligger er et forprosjekt utført av konsulentfirmaene Civitas og Grøner VeVa Plan på oppdrag fra Vestfold fylkeskommune, NSB Bane Region Sør og Statens vegvesen Vestfold. Initiativet kom i denne omgang fra utvalget som har jobbet med strategisk næringsplan for Vestfold. Man må nå beslutte om arbeidet skal videreføres gjennom en hovedutredning.

I fylkeskommunen har tankegangen vært at en tverrforbindelse over Oslofjorden ville gi utviklingsmuligheter for næringslivet i Vestfold gjennom nærmere tilknytning til Østfold, Sverige og Kontinentet. En slik effekt kommer ikke til uttrykk i nytte-/kostnadsberegningene, som altså likevel gir som resultat at prosjektet er svært lønnsomt.

Den store lønnsomheten har sammenheng med at antall kjørte kilometer vil kunne reduseres med i størrelsesorden 500 millioner i området. I tillegg vil man få kortere reisetider og dermed reduserte tidskostnader.



Bastøferja kan få avløsning. En vegtunnel under fjorden vil være meget lønnsom, mener konsulentfirmaene som har jobbet med forprosjektet.

Konsulentene har også utredet jernbaneforbindelse på tvers av fjorden. Selv om stigningsforholdene vil gjøre det vanskelig å bygge en moderne jernbane i tunnel, tyder beregningene på at en forbindelse vil være lønnsom både alene og i kombinasjon med et veganlegg. Kost-/nytteoverslagene er forøvrig mer usikre for en jernbaneforbindelse enn for et veganlegg.

Prognosene for persontrafikken er utført av Bruer AS. For første gang er hele vegnettet og jernbanenettet i Oslofjord-regionen vurdert samlet, og det viser at en vegtunnel Horten - Moss vil fange opp mye trafikk og få en ÅDT (gjennomsnittstrafikk pr. døgn) på 15-17000 kjøretøyer i år 2010. Det er f.eks. omkring dobbelt så mye som Øresundbrua og på høyde med dagens trafikk på E 18 i Sande.

Det er to aktuelle trasèkorridorer over fjorden, mellom Horten og Moss og mellom Slagentangen og Larkollen.

For vegen er den første mest aktuell og er lagt til grunn for beregningene. Konsulentene har ellers vurdert flere mulige tekniske løsninger: høybru, flytebru, rørbru, senketunnel og fjelltunnel. Det siste alternativet er det klart mest realistiske med dagens teknologi.

En tunnel Horten - Moss vil få effekt også utenfor Oslofjordområdet. Ved at trafikanter fra Vestfold, Telemark og Buskerud velger de nye forbindelsene, avlastes nemlig vegnettet i Oslo og Akershus. Ettersom de strekningene som avlastes i utgangspunktet er sterkt belastet, bidrar avlastningen til bedre trafikkflyt og høyere gjennomsnittshastighet.

I en artikkel i siste nummer av bladet Samferdsel stilles det spørsmål ved om det kan være riktig å gå videre med planleggingen av Hurum - Drøbak-forbindelsen uten å sammenligne den med en tunnel Horten - Moss.

Nøktern holdning

- Vi er litt avventende til Horten - Moss-prosjektet foreløpig, sier Øystein Ludvigsen på planavdelingen.

Øystein er ikke sikker på at trafikktallene konsulenten har lagt fram er realistiske.

- Trafikkberegningene kan nok diskuteres, sier han og peker på at en bompengavgift vil halvere anslaget på 15-17.000 i ÅDT i 2010. Selv om prosjektet fortsatt vil være klart lønnsomt, kan marginene være langt mindre enn konsulentenes anslag.

Utspillet ligger nå hos fylkeskommunen, men Øystein sier at planavdelingen uansett ikke har tilgjengelige ressurser til å gå løs på en hovedutredning i 1994. Hvilken holdning Vegvesenet skal inn ta til prosjektet vil bli tatt opp internt og vis-a-vis Vegdirektoratet og nabofylkene i høringsprosessen.

Horten - Moss-prosjektet vil ha betydning for hele samferdselsystemet i Oslofjord-området. Ikke bare vil Hurum-Drøbak-forbindelsen komme i et nytt lys, men også veg- og jernbaneplanene i Vestfold og til dels Østfold. Dette er årsaken til at man ønsker å gå forsiktig fram, og ikke foreta seg noe som kan kullkaste foreliggende planer før man eventuelt har stor sikkerhet for at dette er riktig og fornuftig.

Foreløpig er det på vestsiden av fjorden det har vært størst interesse for dette prosjektet. Spørsmålet er om også Østfold nå vil se mulighetene som ligger i en tunnelforbindelse.

Støysvakt dekke smuldret bort



Fres på uvant årstid. Det støysvake asfaltdekket på Rakkås på riksveg 19 smuldret opp da vinteren var på hell.

Det støysvake dekket som ble lagt på Rakkås på riksveg 19 for noen år siden ble fjernet 8. mars etter delvis å ha gått i oppløsning.

Erik Thomassen

- Vi måtte ta en rask avgjørelse i samråd med driftsområde 02, forteller Henning Røed på driftsavdelingen. Enten måtte det mye lapping til uten at vi kunne være sikker på at det ville holde, eller så måtte det støysvake dekket fjernes. - Vi valgte å ta ondet ved rota, sier Henning.

Drensasfalt har rundt 20 % hulrom, og dette er vesentlig mer enn vanlig asfalt. Henning Røed regner med at årsaken til oppsmuldringen er frostsprengning. Han understreker at dekket som er ødelagt har vanlig bitumenbasert bindemiddel, mens de andre støysvake dekkene har et bindemiddel som er polymerforsterket. På disse dekkene er det ikke registrert oppløsningstendenser.

- Lærdommen er at vi må være forsiktig med å legge drensasfalt, sier

Henning Røed, og vi må være forberedt på å ta kostnaden med å bruke godt bindemiddel. Erfaringene så langt er at lyddempningseffekten av denne typen asfalt har begrenset varighet, og at den derfor først og fremst bør brukes på steder med spesielle støyproblemer.

Riksveg 19 ved Rakkås vil nå bli liggende med det gamle asfaltdekket fram til den kan reasfalteres. - Strekingen er egentlig ikke med på asfaltprogrammet i år, sier Henning, men vi må se om vi kan omdisponere midler for å få det til.

Det er ikke vanlig å frese asfalt om vinteren, men det milde været gjorde det mulig å gjennomføre arbeidet uten større vanskeligheter. Ellers er det behovet for å bruke vann for å fjerne støv og asfaltrester som gjør at det ikke er vanlig med asfaltfresing på denne årstiden.

Høvefører Bjørn Sørliie etter OL:

- Godt det ikke ble mer snø!



- Vi hadde det bra på Lillehammer, sier Bjørn Sørliie og legger til at det var godt det ikke kom mer snø for da hadde det blitt kaos, spesielt på småvegene i området.

Ja, nå er OL på Lillehammer over og ettertankens tid er her. Høvefører Bjørn Sørliie var med på beredskapstjenesten som Statens vegvesen hadde i løpet av de dagene OL varte. - Jeg lurer på hvordan det hadde gått hvis et virkelig snøvær hadde satt inn, sier Bjørn, jeg er redd det hadde blitt noe kaotisk.

Jorun Sætre Bringaker

-Oddmund Nilsen, Gunnar Arnesen og jeg bodde i brakke i Moelv, sier Bjørn Sørliie til Vestfolder'n. Her ble vi innlosjert sammen med 19 personer fra Telemark, 16 fra Agder og en fra Hordaland. I tillegg var vi til daglig sammen med beredskapsførerne fra Hedmark. Det var de vi var der for å hjelpe. Lastebilsjåførerne fra Vestfold bodde på Korslund ved

Hamar og saltet vegene i Hamar og i området rundt Vikingskipet.

-Vi hadde det bra selv om det var kaldt. Gradestokken viste 24-25 grader på det kaldeste og det var virkelig kaldt, poengterer Bjørn. Det store snøfallet uteble, heldigvis. - Da tror jeg det hadde blitt et eneste stort kaos, sier han videre. - Vi høvlet og strødde

mest om natta, forteller han, da var det minst trafikk. Om dagen ble det mest beredskap. Men vi gikk 12 timers vakter mellom kl. 0600 til 1800 og fra 1800 til 0600.

De høvlet stort sett fylkesvegene fra Rudshøyda og innover mot Sjusjøen i tillegg til alle småvegene i området. Den første uka gikk stort sett med til å høvle og salte slik at vegene ble "svarte". Målet var "svarte" veger inn mot Lillehammer og området rundt.

- Jeg angrer ikke på at jeg ble med på dette, vi ble kjent med likesinnede fra andre fylker, sier Bjørn og legger til at det sosiale på tvers av fylkesgrensene fikk oss til å føle samhold, vi jobbet for samme mål. Til slutt legger han til at han angrer ikke på at han tok denne jobben, det var en fin opplevelse selv om det ikke ble noe arenabesøk.

Reisebrev fra trafikk-OL:

Eventyrlige dager

Det er merkelig at det hele er over. I årevis har OL på Lillehammer vært et siktemål langt framme i horisonten for hele det idrettsinteresserte Norge og mange andre. Og så var dagene der, 16 i tallet, den ene mer fantastisk enn den andre. En fest uten like, med smilende og fornøyde mennesker overalt til alle tider. Og når vi etterhvert hadde vent oss til tanken at slik vil vi ha det bestandig, så slukket de ilden, pakket sammen, og alle dro hver til sitt. Eventyret var slutt, og vi våknet opp til hverdagen igjen. Men helt de samme var vi ikke, vi som levde midt oppi festen hele tida, og sikkert ikke dere andre heller. Kanskje var det verd hver eneste milliard?

Til sammen var vi ti mann fra Vestfold som fikk være med å gjøre en jobb for Vegvesenet i OL-regionen, tre av oss var i OL-sentralen på vegkontoret i Lillehammer, de øvrige jobbet på OL-vegnettet i Hedmark.

Arbeidsformen i Vegvesenets OL-sentral var spennende. Vi ble etterhvert et godt sammensveiset team av driftsfolk, informasjonsfolk og trafikkfolk. Omkring halvparten av de drøye 30 som jobbet sammen på denne måten var hentet fra Vegdirektoratet og andre fylker. Vi bodde i egen brakkerigg på Hovemoen, ca. 6 km nord for sentrum med kjøkken, bad, toalett og oppholdsrom på deling. Ikke rart vi ble en ganske sammensveiset gjeng etterhvert. Jeg synes det var langt bedre å bo slik enn på hotell. Trivelig og sosialt, selv om folk kom og gikk til alle døgnets tider. Siste mann fra fest kunne ofte spise frokost med førstemann på vakt i halv-fire-tida om morgenen.

Øpland vegkontor fortjener all mulig honnør for innsatsen under OL. Vi som kom utenfra følte oss bestandig velkommen. Servicen i kantina (som hadde sterkt utvidete rettigheter og åpent til midnatt), på sentralbordet og i alle de støttefunksjoner man trengte for å drive en OL-sentral på døgnbasis, var prima. I tillegg hadde de tanke for vegfolk på besøk med egen

"hotellrigg" hvor hvert fylke disponerte ett rom gjennom hele OL. På vegkontorets kantine var alle like velkomne til middag, opptining, tv-titting eller et glass vin før byturen. Det var nesten som vi fra sommerbyen Tønsberg ble litt skamfulle for at vi aldri har tenkt på å lage et tilbud til alle de vegfolka som er innom byen i turistsesongen...

Om selve jobben i OL-sentralen har vi skrevet på en annen plass i bladet. Det er alltid interessant å se det en driver med til daglig fra en ny synsvinkel. På mange måter kan arbeidet i OL-sentralen gi oss impulser på den jobben vi hele tida gjør på det sterkt trafikerte vegnettet vårt. Vi fikk en aha-opplevelse da vi oppdaget at de trafikk tallene man opererte med på E6 i Mjøsområdet under OL, ikke en gang nådde opp til årsdøgngjennomsnittet for E 18 i nordre Vestfold. Og da skal man huske på at E6 er fullt utbygd til motorveg helt fra Oslo til et stykke opp i Gudbrandsdalen. Dette betyr ikke nødvendigvis at politiets og Vegvesenets innsats under OL var overdimensjonert, men det forteller mye om hvor kritisk trafikkavviklingssituasjonen på vår viktige stamveg egentlig er.

På sett og vis kan man si at arbeidet i Vegvesenets OL-sentral i stor grad bygd på erfaringene fra E18 i Vestfold. Trafikkanalyse-programmet Veg 94 er en videreutvikling av det som holder oversikten over sommertrafikken på E 18, og trafikkinformasjonssystemet var en ren kloning av det som drives fra Ås vegstasjon året rundt. Når man legger til Oddvar Bakkens erfaringer med vintervedlikehold på høytrafikerte E18, som driftsfolkene visste å spille på, kan man trygt si at Vestfold-kompetanse hadde en betydelig del av æren for det gode resultatet.

Og for ha sagt det til slutt: Eventyrlige og interessante dager til tross. Det er faktisk godt å være hjemme igjen.

Erik

Samarbeidsprosjekt biltilsynet - kjøreskolene:

"Sikker opplæring sammen"

- Vi ønsker at kjøreskolene skal bli mer kvalitetsbevisste for å kunne gi kundene bedre service, sier Tille Egil Skogsrud fra biltilsynet i Horten til Vestfolder'n. Forholdet til kundene er viktig og biltilsynet i samarbeid med kjøreskolene skal nå foreta kundeundersøkelse for å finne ut hva våre kunder virkelig ønsker av oss. Og basert på disse ønsker og de muligheter vi har gjennomføre kvalitetsforbedringstiltak.

Jorun Sætre Bringaker

- "Sikker opplæring sammen" er navnet på prosjektet som biltilsynet i samarbeid med kjøreskolene har fått igang. Prosjektet tar sikte på å gi mulighet til tilpasning til den nye situasjonen når det gjelder nytt opplæringssystem for føreropplæringen i tiden framover. Samferdselsdepartementet har nemlig gitt retningslinjer for et nytt opplæringssystem og det bryter radikalt med det vi har vært vant til. Obligatorisk opplæring kuttes drastisk, og det oppfordres til privat øvingskjøring med ledsager. - Av den grunn tror vi at situasjonen for skolene og biltilsynet vil forandre seg i forhold til kundene i tiden som kommer, sier Skogsrud.

- I dette prosjektet håper vi på et samspill mellom kjøreskolene, privatpersoner og biltilsynet og har plan-



- Bedre kvalitet på føreropplæringen er målet for samarbeidsprosjektet mellom biltilsynet og kjøreskolene, sier Tille Egil Skogsrud (t.h.) sammen med kjørelærer Atle Hesjedal og en elev.

lagt diverse aktiviteter, forteller Skogsrud. Først skal det gjøres en kundeundersøkelse og videre en gjennomføring av kvalitetsforbedringstiltak basert på kundens ønsker og de muligheter vi har.

Responsen på denne kundekvalitetsanalysen var ikke så veldig stor, men det meldte seg syv kjøreskoler i tillegg til representanter fra de tre biltilsynsstasjonene. Prosjektansvarlig er Lars Øygard, med seg i prosjektgruppa har han Tille Egil Skogsrud og Leif Klyve.

- Vi sendte først ut boken "Kunden som partner" av Jon Ivar Johansen fra firmaet Info-nett til alle inbudte, sier Skogsrud. Denne boken er ment som

selvstudium og tar for seg de faglige og teoretiske rammene omkringsarbeidet med kunden for utvikling av riktig kvalitet. Så ble det holdt et startmøte på Sandefjord Motorhotell der Johansen gjennomgikk systemet med den forestående kundeundersøkelsen og hvordan jobbe med timeplanen for prosessen.

- I disse tider blir det holdt kundemøter som skolen gjennomfører selv, delvis i samarbeid med en veileder, der man tar kontakt med kunden for å samle inn utsagn om kundenes opplevelser av opplæringsproduktet, forteller Skogsrud videre. Så skal disse utsagnene og kommentarene bearbejdes fram under kundemøtet og analyseres og gi materiale til spørre-

Det nye Vegvesenet: Arbeidet i gang også lokalt

Allerede før politikernes signaler om vår nye organisasjon foreligger, starter arbeidet med å forme Det nye Vegvesenet lokalt. Vegsjefen har satt ned en prosjektgruppe ledet av Tore Kaurin.

Erik Thomassen

De øvrige medlemmene i prosjektgruppa er: Tore Foss, Harald Ouff, Eva Borge, Anne Økstad, Karl Høiland, Finn Carlsen og Sigbjørn Gjerden. De to sistnevnte er oppnevnt av organisasjonene.

Prosjektgruppa skal ifølge mandatet holde seg oppdatert på den sentrale utviklingen gjennom hele prosjektperioden. De skal koordinere og tilrettelegge informasjon, som forutsettes gitt i linjen, og de skal samarbeide nært med avdelingslederne.

Noe av det første de prosjektgruppa skal gå i gang med er å vurdere effektene av de organisasjonsmessige endringene som ble fore-



Tore Kaurin skal lede arbeidet med Det nye Vegvesenet lokalt, her i samtale med Arne Hansen.

tatt etter Bjørvig-utredningen i 1991. Forøvrig vil mange av de lokale aktivitetene først komme i gang etter at beslutningene er fattet sentralt.

Prosjektgruppen skal ellers i følge mandatet planlegge og gjennomføre utredningsaktiviteter og sørge for bred medvirkning fra de ansatte i dette arbeidet. De skal også foreslå løsningsmåter på organisasjonsspørsmål og hvordan den fremtidige bemanningen skal

være i organisasjonsenheter.

I ledermøtet 21. februar, hvor saken ble behandlet, hadde man besøk av Helen Wigdel og Steffen Burger fra Vegdirektoratet. Wigdel presiserte at tida for alt det arbeidet som skal gjøres sentralt og lokalt er meget knapp. Derfor må man sette i gang nå, selv om saken ikke er ferdigbehandlet verken i Samferdselsdepartementet eller i Stortinget. Hun mente

førøvrig at det ikke bare var Holler-utvalget som var den utløsende faktor for omorganiseringen, men at tida og omgivelsene i seg selv krevde det.

Tilbake til Vegdirektoratet fikk Wigdel og Burger med seg synspunkter fra ledermøtet på rolledelingen mellom Vegdirektorat og vegkontor, og meninger om avdelingsinndeling og servicenivå i direktoratet.

skjema som skal sendes til kundene for en dypere kartlegging. Dette spørreskjemaet skal utarbeides på en fellessamling, i samarbeid med andre skoler og med veileder til stede. Deretter skal spørreskjemaet sendes til kundene for besvarelse, noe som sko-

lene og stasjonene gjør på egen hånd.

Resultatet av spørreundersøkelsen blir bearbeidet og for hver skole blir det å velge ut kvalitetsforbedringsområder som skolen ønsker å gjennomføre.

- Det er viktig at det utvikles systemer som belønner kvalitetsatferd blant alle medarbeidere, sier Skogsrud og legger til at det er viktig for å sikre at den kvalitet som nå utvikles beholdes og videreutvikles.

Mye spart ved å være smart

Under denne tittel har Vegdirektoratet i sin elektroniske avis datert 25. januar 1994 gått ut og utbasunert hvilke fordeler det har for miljøet og den enkeltes økonomi å installere motorvarmer i bilen.

Dette er jeg helt enig i, men følger det offentlige med? Nei, her er det langt mellom liv og lære.

Så lenge utgifter og miljøforbedringer kan hives på den enkelte bilist blir det hilst med ovasjon fra det offentlige. Der det offentlige selv regjerer, og hadde muligheter til å gjøre noe er det avgiftsinntekter og andre regulerende tiltak som seirer.

I avgiftspolitikken tas det ikke hensyn til miljø og driftskostnader og ved vegplanlegging/bygging har vi helt glemt å minimalisere kjøretøyøkonomi og miljøgevinster for enkeltkjøretøyer. Det er jo ikke nødvendig så lenge de private må betale og tar belastningen for kostnader og forurensningene samlet. Kanskje bør vi begynne å tenke selv, eller kanskje er det for mye forlangt? Det offentlige har jo forlenget glemt å tenke på annet enn maksimering av skatter, avgifter og foredede retningslinjer.

Audun Nordbotten

Her arbeides så det lukter svidd

Jeg ser i vegmeldinger fra vårt fylke datert 14. februar 1994 at Tem bru på fylkesveg Z-523 skal være stengt fra 14. februar til 4. mars på grunn av reparasjon. Dette må være en stor reparasjon siden det er nødvendig å stenge brua i tre uker.

I 1964 ble den gamle sprengverksbrua revet, brulagre justert, nye stålbjelker dimensjonert etter lastklasse 2/1958 (for betongdekke) montert, og tredekke festet til stålbjelker med skiver og franske skruer lagt. Videre var kjørebane klar, fortau 0,65 meter og rekkverk satt opp. For å utføre disse arbeider var brua stengt fra kl. 0700 mandag morgen og i fem dager til fredag kl. 1600. Oppsynsmann var Håkon Magnussen og formann var Andreas Lie. Dessverre kunne vår daværende ledelse ikke tillate at brua ble bygd etter lastklasse 1/1958 (to kjørefelt) som først planlagt og som prismessig lå ubetydelig høyere.

Trond Hamland fra Fosdalen industrier AVS sa på en orientering om sine produkter (brudekke av gitterrist) på Ås 3. februar 1994 at de kunne montere tverrbærere, gitterrist, fortau og rekkverk, dvs. ferdig overbygning i galvanisert stål innenfor en garantert monterings tid på 12 timer. Bruk av gitterrister til bruoverbygninger er be-

skrevet i rapport nr. 14/88 fra Vegdirektoratet. Denne type overbygning brukes ofte i Nord-Trøndelag. Fjerning av gammelt tredekke kan gjøres på 3 - timer om noen forberedelser gjøres. Nødvendig stengningstid er derfor 15 - 17 timer. Er de rette metoder og materialvalg brukt og hvordan vurderer publikum vår service?

I 1994 trengs tre uker på å gjøre kun en liten del av den jobben som vi gjorde på en uke i 1964., så her går det unna så det lukter svidd.

Audun Nordbotten

Læserbrev

Sykkelbyplanene på politikernes bord

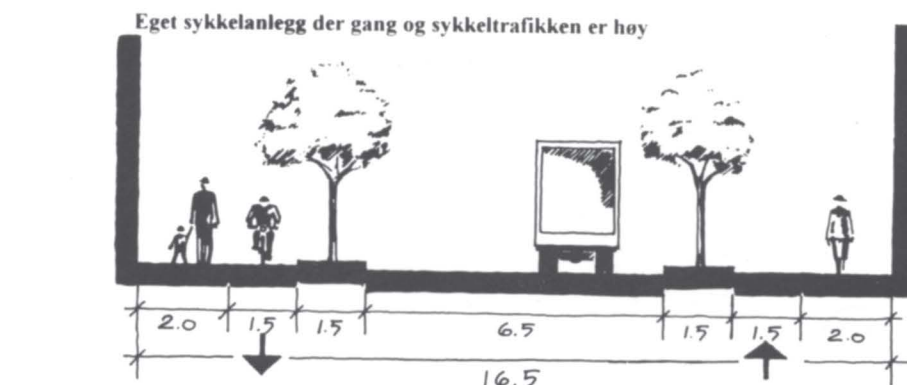
Hovedplanen for gang- og sykkelveg-satsingen i Tønsberg/Nøtterøy er nå til politisk behandling i kommunene. Hovedutvalgene har "tatt planene til orientering".

Erik Thomassen

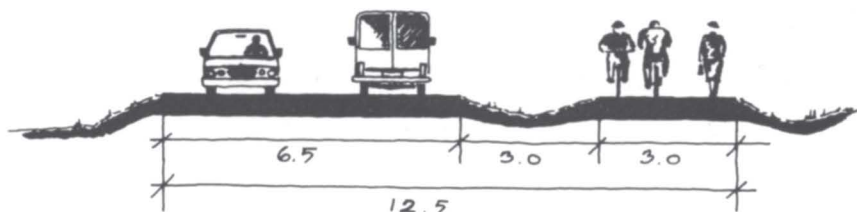
Hovedplanen inneholder hovedprinsippene for utformingen av sykkelvegnettet. Der trafikkmengden tilsier at det er behov for eget sykkelareal skal det etter planen bygges *to-sidige sykkelbaner på fortausnivå*. Sykkelarealet skal vises med rød-brunt belegg.

Et viktig prinsipp er i tillegg at det to-sidige sykkelvegnettet skal envegsrettes. Det vil si at man ønsker at syklistene skal bruke høyre fortau. Anbefalte kjøretretninger skal anvises ved hjelp av oppmerking og informasjon.

Hovedutvalgenes aksept av prinsippet om at det skal være sykkelbaner på begge sider av vegen der det er trafikkmessig behov for det, er viktig. Det har vært en del strid i forbindelse med planleggingen på enkelte slike strekninger hvor man må gjøre inngrep i hager. Dette håper vi nå å få politisk ryggdekning for.



G/s-veg der gang og sykkeltrafikken er lav



- To-sidige løsninger er mest trafikksikre og i byen estetisk bedre enn løsninger med sykkelareal på bare den ene siden av gata, sier Anette Werkland på planavdelingen.

Utenfor by- og tettbebyggelse er det meningen å anlegge tradisjonelle gang- og sykkelveger med felles areal for gående og syklende.

Det er også et viktig prinsipp at sykkelanleggene skal tilpasse seg de omgivelser og den identitet som by- og tettbebyggelsen har.

Det har derfor vært viktig når nå flere sykkelbyanlegg legges ut til planlegging hos konsulenter, at vi forlanger at landskapsarkitekter eller arkitekter skal benyttes.

- Behandlingen av hovedplanen i hovedutvalget i Tønsberg, betydde også at vi kunne sette i gang med reguleringsplanarbeidet på en del strekninger som har vært noe omstridte, forteller Anette. Det pågår nå planlegging på fylkesveg 428 Kaldnes, fylkesveg 510 Valløveien, fylkesveg 469

Slagenveien mellom Jernbanegaien og Stoltenberggaten og i Ollebukta.

I 1994 pågår det utbygging av tradisjonell gang- og sykkelveg på riksveg 308 Grindstuveien - Kjernås på Nøtterøy. Ellers er utbygging i Slagenveien, Eikveien og i Ollebukta aktuelt i år. Totalt planlegger man å investere 101,6 mill. kr. i gang- og sykkelvegnettet i Tønsberg og Nøtterøy i vegplanperioden 1994 - 97.

Modning er viktig

- Den viktigste lærdommen vi kan trekke av arbeidet med Sykkkelbyen er at vi må ha politikerne med på laget fra første stund, sier Rune Gjøs på planavdelingen.

Han legger til at planleggerne må ha forståelse for at sakene vi legger fram ofte trenger å modnes hos politikerne. - Forhold vi oppfatter som opplagte ut fra faglige hensyn, er ikke nødvendigvis det for politikerne som har et helt annet utgangspunkt for sine betraktninger, sier Rune.

Å forholde seg til kommunens "to hoder", administrasjon og politikere, er noe som krever mye omtanke.

- Planlegging etter Plan- og bygningsloven stiller nye krav til oss, sier Rune Gjøs. Vi har mye å lære, ikke minst når det gjelder kommunikasjonen med kommunens ulike organer.

Hovedplanen for sykkelvegsatsingen i Tønsberg og Nøtterøy er laget for å skape ryddigere forhold i planleggingen. Planen er ikke hjemlet i noe lovverk, og det at politikerne tar den til orientering betyr ikke nødvendigvis at de binder seg opp i fremtidige reguleringsplansaker. - Hensikten med planen er likevel å gjøre det lettere å utarbeide og behandle fremtidige reguleringsplaner. Ved at politikerne får anledning til å diskutere prioriteringer og standardløsninger nå, håper vi å bruke mindre tid på behandlingen av slike spørsmål siden, sier Rune. Og for oss blir dermed behandlingsprosessen enklere og mer forutsigbar.

Det var den gang da.....

Klenodier fra "bilsakkyndige" dukker stadig opp. Denne gangen er det tidligere leder av biltilsynet i Larvik, Olav Aas som har "rotet" i gamle papirer og funnet fram noen "gjenglemte" papirer fra 1927.

Det dreier seg om bilavgifter. Avgiftsmerker på bilene er tydeligvis ikke noe nytt. I løpet av det siste året har biltilsynet hatt nok å gjøre med oblatordningen. En ordning vi kanskje kan sammenligne med avgiftsordningen fra 1927. Da var det avgiftsmerke som skulle klistres på bilen. Det holdt også med avgiftskvitteringen anbragt umiddelbart bak frontglasset eller på stadiiv for frontglasset eller ut fra siden av bilen nedenfor frontglasset.

Rundskrivelse.

Til d'hr. Politimestre, Skattefogder og Bilsakkyndige

Anbringelse av avgiftsmerke (holder med avgiftskvittering)

På foranledning av endel forespørsler tillater man sig å meddele at den i Arbeidsdepartementets forskrifter av 20. desember 1926 § 52 nevnte plass for avgiftsmerket bør, for yderligere å lette kontrollen, innskrenkes til et felt som vist på nedenstående skisse. På denne er også vist endel anbringelsesmåter for avgiftsmerket resp. holdere med avgiftskvitteringen.

- I. Avgiftsmerket eller holder med avgiftskvittering anbragt på torpedoen.
- II. Avgiftsmerket eller holder med avgiftskvittering anbragt på frontglasset.
- III. Holder med avgiftskvittering anbragt umiddelbart bak frontglasset.
- IV. Holder med avgiftskvittering anbragt på stativ for frontglasset.
- V. Holder med avgiftskvittering anbragt ut fra siden av bilen nedenfor frontglasset.

Feltet begrenses således:

Foran: av panseret Bak: forkant av forreste dør Nedad: 1/3 av høiden fra torpedoens topp til stighbrettet. Opad: 250 m/m over torpedoens topp. Til siden: 1/3 av bredden av frontglasset innover mot midten.

Nye elgskilter i Lardal

- Nå håper vi bilistene tar ekstra hensyn og reduserer farten på denne vegen, sier Per Nakjem i driftsområde 1 til Vestfolder'n. - Vi har montert fire spesielle elgskilt på to strekninger langs riksveg 40 i Lardal. Det har vært mange påkjørsler av elg denne snørike vinteren og noe måtte gjøres. Skiltene skal imidlertid stå oppe så lenge faren for kollisjon med elg er stor.

Jorun Sætre Bringaker

- Det har vært usedvanlig stor fare for viltkollisjoner på riksveg 40 i Lardal denne vinteren, forteller formann i driftsområde 1 Per Nakjem til Vestfolder'n. Statens vegvesen Vestfold har nå montert fire skilt i storformat på to meget utsatte strekninger på riksvegen.

Skiltene er plassert på de to stedene langs vegen der det har vært flest elg-påkjørsler i vinter. Det er på en strekning på ca. 4 km nord for Svarstad sentrum og ca. 7 km fra Styrvold mot Svarstad. Skiltene er plassert i begge retninger. På grunn av stor snømengde har elgen trukket ned mot vegen og Lågen, forteller Per videre.

- Vi håper og tror at bilistene nå skal bli mer oppmerksom på elgfaren på vegene her i Lardal, sier Nakjem. I og med at skiltene er av slik størrelse og at de er nye av utforming og format, tror vi at bilistene vil legge merke til dem. Ingen kan klage på at de ikke er gjort oppmerksom på faren for å møte elg i vegen, sier han.

De nye elgskiltene skal stå oppe så lenge faren for elg i vegbanen er til stede, når snøen blir borte minskes også faren for elg i vegbanen. Statens vegvesen mener at hvis skiltene står for lenge vil de miste endel av effekten som vars-



ling. Derfor må fjerning av skiltene vurderes etterhvert og i samarbeid med den lokale viltneimnda. Viltneimnda får beskjed når det har skjedd påkjørsler av dyr. De kan også fortelle når elgen har trukket tilbake til sine faste beiteplasser i området og ikke trekker mot vegene.

Det er viltneimnda i Lardal som har tatt opp saken med Vegvesenet og etter endel fram og tilbake har nå Vegvesenet montert og satt opp skiltene.

- Vi håper effekten av de nye stor-skiltene blir god, sier Per Nakjem til Vestfolder'n. Her sammen med Bengt Olofsson (t.h.)

Tillitsvalgte og verneombud i vegarbeidsdriften 1993

Hovedtillitsmannsutvalget:

Hans Thv. Kittelsen (leder)

Per Olav Wierød

Gunnar Arnesen

Hovedverneombud:

Allan Kristiansen

Vara:

Kåre Holtung

Representanter til Arbeidsmiljøutvalget:

Allan Kristiansen (Kåre Holtung)

Elisabeth Bratås (Svein Svensvik)

	Tillitsvalgte	Verneombud
Anlegget: Oppsynsmann E. Holtan D.R. Haugen N.A. Lindsholm H. Garvik G. Stien G. Johnsen	A. Revaa S.H. Koppen T.O. Bergstrøm P.O. Wierød G. Moen T. Thorsen	A. Revaa/S. Larsen B. Flaatten T. Delesand T. Sandene A. Hansen V. Rehn
Driftsområde: 01 02 03 Laboratoriet Skilt/oppmerking	S. Gjerden A.R. Åsberg K. Bleika J.S. Bråthen T. Engebretsen S.A. Pettersen K.E. Bergfall E. Jespersen	B. Lindseth P. Teien K. Bleika J.S. Bråthen R. Bergan G. Svendsen S.E. Brekke Ø. Gjerstad
Maskinavdelingen Ås vegsentral Sjåfør/maskinførere/ anlegget	J. Haugerød A.B. Askestrand B. Sørлие	N.W. Berg
Biltilsynets vektkontroll	M. Hagejordet	

Pensjonistavslutning sommeren 1993

Sommerens pensjonistavslutning har dessverre ikke blitt omtalt i Vestfolder'n av forskjellige årsaker. Etter spørsmål fra de pensjonistene dette gjelder trykker vi en liten presentasjon av fire karer som alle har lang fartstid i Statens vegvesen Vestfold.

Jorun Sætre Bringaker

- Fire staute karer fra utedrifta i Vegvesenet sluttet i sommer og gikk over i pensjonistenes rekker. Dette ble be-
høring markert med en avslutning på Fossekroa, Brufoss 21. juni sammen med vegsjef Johan Lepperød og lederne av de respektive avdelinger.

Sverre Sjue, bosatt på Sem, begynte i Statens vegvesen Vestfold 22. oktober 1962 og har vært formann i smia på Ås vegsentralsiden 1. august 1982. Tidligere har han vært ansatt ved Kaldnes mek. verksted og Bugge rederi.



De har lang fartstid karene fra utedrifta som gikk av med pensjon i sommer. F.v. Roy Eckhoff, Sverre Sjue, Johan Lepperød, Gullik Svendsen og Jon R. Jelstad.

Jon R. Jelstad som bor i Stokke startet sin karriere i Statens vegvesen 9. oktober 1962 ved maskinavdelingen og har jobbet der siden.

Gullik Svendsen fra Sandefjord var tre år i Svend Foyns rederi før han begynte i Statens vegvesen Vestfold 27. juni 1959. Han har vært ansatt på diverse anlegg rundt omkring i fylket før han ble skadet i en arbeidsulykke måtte slutte av den grunn.

Den som har lengst fartstid av disse pensjonistene er Roy Eckhoff. Han begynte i Vegvesenet i 1947 som stikningshjelp. Fra 1957 - 1968 var han vegarbeider og fra 1968 og fram til han gikk over på invalidepensjon i 1986 var han oppsynsmann ved grunnboringen.

Vestfolder'n beklager at det har tatt litt tid før dette har kommet på trykk.

Navn på vegkontorets kantine?

En stund før jul ble det utlyst en navnekonkurrans på vegkontoret. **Hva skal vi kalle den nye, flotte kantina vår?**

Alle ansatte på vegkontoret fikk sjansen til å være med, komme med forslag. Forslagene ble vurdert av en nedsatt gruppe. På julekaffen i kantina lille julaften ble vinnerne av konkurransen ropt opp og navnet ble "Vegkroa".

Premien **skulle være** gavekort på mat i kantina.

Hva har egentlig skjedd? Ingenting. Hva med et lite navnskilt i inngangsdøra til kantina slik at folk blir kjent med navnet og bruker det?

Jorun

Skidag i kulde og snøvær



Været var ikke det aller beste da Vegesenets skidag ble arrangert 5. februar. Men Bente og Per Huseby med sine tvillinger Jeanette og Dag, her sammen med Magne Tranangerud (i midten) stilte opp på Botnestua i snøværet.

Årets skidag ble arrangert ble Botnestua lørdag 5. februar. Været den dagen var ikke det aller beste, men ca. 50 deltakere møtte opp etter noe problemer i den bratte bakken opp til startstedet.

Bjørge T. Tranangerud

- Oppslutningen foran årets skidag var ikke akkurat den beste, men vi arrangerte dagen allikevel, sier Bjørge Tranangerud i Vegas skigruppe til Vestfolder'n. 49 deltakere stilte og av dem var det 29 voksne og 20 barn.

Etter endel problemer med å komme opp bakken til Botnestua var det klart for akekonkurranse. Den utlyste trenestafetten ble det ikke noe av, men

løypene lå fint tilrette i terrenget og folk kunne velge mellom en løype på 2 km og 3 km med diverse innlagte poster.

Etter at akingen og skirennet var vel overstått var alle inne på Botnestua hvor en kunne få kjøpt varme pølser, vafler og kaffe. Der var det også premieutdeling og alle barna fikk premie for kjempeinnsats på ski og i

akebakken. Den familien som hadde flest riktige svar på konkurransen fikk en pose Twist i premie. Det samme fikk de familiene som kom på 2. og 3. plass.

Vandrepokalen i år gikk til avdelingen Trafikant og kjøretøy med flest deltakere

To biler kolliderte og politimannen spurte:

- Hvem har skylden her?
- Vet ikke, sa den ene, - jeg satt akkurat og så den andre veien.....

Takk

En hjertelig takk til hver eneste en av dere som med gaver, blomster og hyggelige hilsener gledet meg til min 60 års dag.

Hilsen Mary

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 96 62 95 12 eller sende pr. post.

Status fra bedriftshelsetjenesten

Bedriftshelsetjenesten lager en årsrapport hvert år. Denne går gjennom det som har skjedd i det foregående år, og gir uttrykk for hva de mener bør ivaretas i det neste år.

Jeg har plukket litt fra de forskjellige kapitlene i rapporten. Jeg presiserer at dette er bruddstykker - og ikke noe sammenhengende referat av rapporten.

Statens vegvesen Vestfold har de siste årene hatt et økende behov for tilrettelegging, omplassering og graderte pensjonsordninger i forhold til eldre arbeidstakere. Dette gjelder hovedsaklig arbeidstakere med mange års tungt fysisk arbeid bak seg. Årsaken til omplasserings-/attføringsbehovet er oftest muskel- skjelettsykdommer i rygg, nakke/skuldre, hofter og knær. I enkelte tilfeller forsterker andre kroniske sykdommer plagene og minsker mulighetene til full yrkesaktivitet. Det økte konkurransepreget er også en medvirkende årsak til at eldre arbeidstakere med begrenset overskudd henger dårlig med og får problemer med daglig arbeid. Behovet av et attføringsutvalg ansvarlig for systematisering av og oversikt over problemer og mulige løsninger er stort.

Statens vegvesen Vestfold har et relativt lavt sykefravær. Det er likevel en del ting som bør nevnes fordi systematisk forebygging og planlegging kan forbedre situasjonen på sikt:

- Hørselskader/ larmskader
- Muskel-/skjelettsykdommer, belastningslidelser
- Økt behov for bedriftsintern attføring

Driftsområdene Vervingen og Sande var inne til helsekontroll i 1993. Biltilsynet skal inn til kontroll i 1994.

Det er foretatt en kontroll av personer som er utsatt i forhold til løsemidler. Dette er bl.a. asfaltkontrollører, laboratoriet, biltilsynet og malerbilen. Det er også foretatt kontroll av personer som kan ha vært eksponert for asbest i maskinavdelingen.

**Småting kan
trøste oss fordi
det ofte er
småting som
plager oss.**

Godordet

Det skjer

Stortingsmelding om "Det nye vegvegvesen" forventes oversendt fra Samferdselsdepartementet til Stortinget for behandling i løpet av april

Trygg Trafikk:

Trafikksikkerhetsdag i samarbeid med politiet, brannvesenet, MA, en trafikkskadd, biltilsynet, UP, Larvik trafikkskole, Falken, Sparebanken Nor og VVS.

Driftsavdelingen

Område 1:

Hovedrengjøring Holmestrandtunnelen uke 15. Påbegynne vårrengjøring på veger og vegområde. Det har oppstått store skader etter den snørike vinteren på skilt, kantstolper, gjerder og ellers vegutstyr. Det vil kreve betydelig inn-

sats av penger og arbeidsinnsats for å få dette i orden igjen. Også dette må påbegynnes i april. I tillegg til alt dette, Krøsus, som styrer våre tanker.

Planavdelingen

Eiendomsseksjonen:

Eiendomsseksjonen ved Sør-Trøndelag vegkontor skal ha seminar om vegjordskifte 12. april. Erfaringer fra Vestfold skal legges frem av Dag Skram ved vegkontoret og landbruksdirektør Reidar Olsen. Både jordskifteverket og landbruksetaten i Sør-Trøndelag er invitert til seminaret.

Agder jordskifteoverrett skal ha overskjønn på E 18 i Stokke 27. april. Støy- og nærføringsulempe er skjønnstema.

Anleggsavdelingen:

Ferdig lagt tredekke på Tem bru i Sem. Brurekkverk på Sungapet bru og støpe underpilar på Gloppe bru.

Gratulerer

80 år

Johan Gjelstad, 23.mars

75 år:

Otter Jahren, 15. april

70 år:

Wilmar Bjørnholt, 27. april

65 år:

Grethe Foyn Jensen, 20. mars

60 år:

Jon R. Jelstad, 9. april

Rolf J. Mathisen, 11. mars

Roald Johansen, 13. mars

Odd Pape, 27. april

50 år:

Bjørn Sørli, 3. mars

Kari Ringseth, 2. april

Hans Thv. Kittelsen, 2. april

Nils Skjevik, 9. april

Per vaadal, 17. april

Finn Tore Lie, 18. april

Ove Jensen, 26. april