

# Vestfolder'n

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 4, 21. årgang, 30. juni 1994

## Blomsterbarn i Bergsenga



Unge idealister satte i gang et vel-regisert medie-sirkus på E18 på Bergsenga.

Med blomsterkranser i håret satt 40 unge miljøvernere seg i anleggsveger og på en anleggsmaskin 19. mai. De ble der i over to uker, og ga politiet arbeid med bortbæring og avhør nærmest hver eneste dag. I en periode var anleggstedet i Sande i sentrum for medieinteressen. Men nå går anleggsarbeidene for fullt.

### Side 6 - 7



Statens vegvesen  
Vestfold

Tips oss!  
Ring redaksjonen  
33 37 17 04/05



Kopstad

Side 12



Kåre Aa.

Side 8-9

God  
sommer!

# Redaktøren mener:

## Det nye Vegvesenet

Jeg tror at det etterhvert har gått opp for de fleste av oss: Tida framover blir spennede for noen og enhver. De endringene som nå avtegner seg i forbindelse med Det nye Vegvesenet blir så pass store at de aller fleste av oss blir berørt på en eller annen måte.

Endringer smerter ofte. Vi vet hva vi har, men ikke hva vi får. Noen vil frykte at det kommer til å gå på trivselen og arbeidsgleden løs. Enkelte vil kanskje føle at de får et mindre interessant arbeid, mens andre vil bli skuffet fordi de ikke får den posisjonen de har ønsket seg i den nye organisasjonen. Alle må regne med nye måter å samarbeide på, nye ledere og kanskje også nye arbeidskamerater.

Spørsmål, frustrasjoner, hoderysting, grå hår. Rot og tull. Molbohistorier. Vi må være forberedt på alt. Om vi kommer gjennom denne prosessen uten verkende sår og rifter i pelsen, vil avhenge av hvor god ledelse vi har på alle nivåer og - som en del av det - hvor gode vi er til å informere underveis. Trygghet og åpenhet blir viktige stikkord. Samtidig tror jeg vi må innprente hverandre at det som er bra for etaten, til syvende og sist også er bra for oss selv.

Det blir ikke lett å ha ledelsesansvar i tida som kommer. Mange ledere vil ikke finne igjen stillingen sin i den nye organisasjo-

nen. Den utryggheten dette nødvendigvis må medføre, er ikke den beste ballast man kan ha når man skal gå inn i prosessen på egen seksjon eller avdeling. Er det i det hele tatt mulig å skille egne meninger, følelser og frustrasjoner fra det saklige informasjonsansvaret? Er det mulig å vise omsorg for egne underordnede når man selv kanskje er den mest omsorgstrengende?

Det nye Vegvesenet betyr ikke bare nye avdelinger og seksjoner og nye arbeidsoppgaver. Det betyr også en organisasjon hvor endring blir en mer naturlig del av tilværelsen. Etaten vår har stort sett hatt samme oppbygning de siste 30 årene. I fremtiden tror jeg organisasjonen vil måtte være i stadig endring. De som skal bekle viktige posisjoner framover må kunne takle dette, sette fellesinteressene i sentrum og være i forkant av utviklingen.

Høsten blir den store styrkeprøven. Men det kommer nye styrkeprøver etter dette. Jeg er spent på hvordan vi vil mestre det som skal skje. Dette vil fortelle mye om de kvalitetene vi har i dagens Vegvesen og som vi kan ta med oss over i Det nye Vegvesenet. Utfordringene står i kø, det er mange skjær i sjøen. I den fasen vi nå er tror jeg det er viktig å sette ord på dem og bli bevisst på at de er der. Da blir det kanskje lettere å styre unna når vi er midt oppe i prosessen.

## 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



# Trond - ny på info

Vi ønsker Trond Holmstad velkommen til Statens vegvesen Vestfold. Han skal jobbe med informasjon sammen med Erik Thomassen. Trond fyller 32 til høsten og er egentlig fra Sørreisa i Troms. Han har slått seg ned på Vear sammen med kone og barn. Nå kommer han fra Direktoratet for Brann- og eksplosjonsvern i Tønsberg der han har jobbet med informasjon.

Trond er ansatt i et to-års vikariat. Jorun skal som kjent til E18Nord på Barstad og har i første omgang søkt permisjon fra jobben på vegkontoret.

Jorun kommer likevel til å fortsette på info et stykke utover høsten. Årsaken er at Erik skal jobbe i Vegdirektoratet med Det nye Vegvesenet fram til jul.

Trond Holmstad begynner på vegkontoret 25. juli og utover høsten vil nok de fleste få møte ham enten de jobber på vegkontoret, i biltilsynet eller i utedriften. Trond er godt skodd for oppgaven og har blant annet informasjonsutdannelse fra distriktshøyskolen i Møre og Romsdal.

**Det nye Vegvesenet:**

## Søfteland bestemmer seg ved månedsskiftet

**Snart vet vi betydelig mer om Det nye Vegvesenet. 5. juli kommer Vegdirektørens utspill om den fremtidige organisasjonen vår.**

---

**Erik Thomassen**

---

Ledere og tillitsvalgte vil bli innkalt til et møte på Ås vegstasjon 7. juli hvor det blir informert om beslutningen. Deretter vil det som tidligere i prosessen bli gjennomført informasjonsmøter på alle avdelinger og arbeidsplasser. Noe av dette vil nødvendigvis måtte skje etter ferien. Det vil også komme skriftelig informasjon hjem til hver enkelt om de endringene vi står foran.

Neste fase blir forhandlinger med organisasjonene sentralt. Disse regner vi med vil være sluttført innen 1. oktober.

### Vegsjefens høringsuttalelse

Vegdirektørens beslutning om vår fremtidige organisasjon vil bli tatt på grunnlag av rapporten fra det såkalte Bardal-utvalget. Vegkontorene hadde frist for å uttale seg om denne rapporten til 20. juni. Vegsjefen støttet i sin uttalelse mindretallet i rapporten som gikk inn for å samle all trafikkkompetanse i en avdeling, d.v.s. at ansvaret for trafikkrettet vedlikehold og de trafikktekniske fagområdene blir slått sammen med Trafikant & kjøretøy til en ny trafikkavdeling. I tillegg til dette foreslår vegsjefen en vegavdeling med ansvar for prosjektplanlegging, byggherre-rollen, vegforvaltning og strukturelt vedlikehold, og en strategiavdeling med ansvar for overordnet planlegging. Det gjenstår altså å se om disse synspunktene får gjennomslag i Vegdirektoratet.

### Prosesen lokalt

Lokalt fortsetter arbeidet med å vurdere de endringene som ble foretatt i forbindelse med Bjørvig-runden i 1991. Som et ledd i dette skal det gjøres en spørreundersøkelse blant ansatte som i ulik grad ble berørt av omorganiseringen. - Det dreier seg om i størrelsesorden 15 personer som skal intervjues, forteller prosjektleder Tore Kaurin, og det vi er ute etter er hvordan de taklet endringene på det personlige eller menneskelige planet. Meningen er å bruke de erfaringene som samles inn i den prosessen vi nå står overfor.

De arbeidsgruppene som har vurdert en del av de endringene som ble gjort sist har forøvrig avgitt sine rapporter og disse vil nå bli behandlet i prosjektgruppa.

## Om å være leder ut i de grå (h)år!

# Ledelsens spalte:

Jo eldre jeg blir, desto mer overbevist blir jeg om at jeg ikke kan og vet alt best selv. Dette er kanskje en sørgelig erkjennelse, men i seg selv et snev av visdom som altså alderen, om ikke annet, bringer flere og klare bud om etter hvert som tiden skrider fram. Så gled deg!

Etter at jeg har hatt en ledende stilling i vegstellet siden 1960, må det en gang altså være NOK. Således meddelte jeg vår vegsjef i januar d.å. at jeg ønsket å trekke meg fra min stilling som avdelingsleder ved årsskiftet 1994/95, og bruke mine siste år på et annet ennå ikke definert arbeidsområde innen Statens vegvesen. Kontakt omkring dette er også tatt til Vegdirektoratet i sakens anledning.

Vår etat har enda som bekjent ikke funnet fram til mekanismer som gjør en slik vri naturlig, ønskelig og nødvendig for alle parter. Det vanlige er fremdeles at man "sitter" i sin stilling til langt utover det som er rimelig mens man venter på å oppnå, eller må gå på grunn av aldersgrensen. Å få snudd denne trenden er en utfordring som nok Vegvesenet for lengst er oppmerksom på, men som vi ennå ikke har klart å få til uten den enkelte ansattes eget initiativ, og de kommer sjelden.

Naturligvis er det individuelt hva man kan prestere ved stigende alder, men en øvre grense for dagens ledere (fra og med seksjonsledere, stasjonssjefer m.fl.) bør man finne fram til. At denne grense også forankres trygt under den gjeldende pensjonsalder må være mulig. Det må være riktig å ta vare på de eldre lederes kompetanse og erfaring, og sikre at deres retrettmulighet gjøres attraktive, slik at overgangen blir naturlig og ønskelig.

Etter at ledelsesmakt mer og mer byttes ut med ledelse ut i fra felles verdier, settes det alt mer krav til ledelse og fleksibilitet. Vi lever også i et samfunn som er under kontinuerlig forandring og rask utvikling, og som krever nye og andre løsninger. Dette er ikke minst vanskelig å klare og beherske med stigende alder. Likeså oppstår alle slags krav, nye lover, regler, utvidet kompetanse på forskjellige fagfelter, og stigende komplekse saker. Alt er ledelsens ansvar som må løses gjennom stadig tettere samarbeid på arbeidsplassen, og som lederen må føre an i. Ikke minst må kunnskap, entusiasme, motivasjon og samarbeidsånd være sterkt fremhe-

vet. Det meste av arbeidet fram til målet må skje gjennom de enkelte ansatte. Det er derfor nødvendig at disse settes i stand til å være lojale og dyktige medarbeidere.

De nye og unge må også slippe til før de er for gamle. De med andre oppvekstvilkår, kunnskaper og erfaringer, og som må antas ha like store krav, til i viktige posisjoner, å få delta i formingen av det framtidige samfunn som f.eks. en selv. Dette vil bety at endringer innen arbeidsområder og organisasjon kan skje kontinuerlig og naturlig, uten slike kjempeløft som Bjørvikutvalg og Det nye vegvesen, med alt hva det skaper av problemer og unødig røre når tilstivnede organisasjoner må brykkes opp, fordi man ikke i tide har sett signalene.

Våre ledere må være synlige, tilgjengelige for våre kunder, medarbeidere og samarbeidspartnere. Vi må være saklige og ta gode avgjørelser. Myndighet, roller og ansvarsoppgaver skal delegeres på løpende band (mer og mer prosjektarbeid er nødvendig). Dette er vanskelig, spesielt om ikke evnen til å (inn)se nødvendighetene av forandringer er til stede.

For min egen del gjelder: Jeg har tatt min tårn. Nok er nok. Det er tid for skifte.

Jeg slutter gjerne med et lite dikt av Wwang Tsu-Yü, gjendiktet på svensk:

**...at efter femti år få ge sig av  
och icke söka makt og vinning mer,  
men ensam gå bland bergen med sin stav  
och höra klara bäker porla ner;  
att med en bok i gräset sitta nöjd  
och vara vis och känna frid og rening,  
det vore kanske lyckans högsta höjd  
och kunde kanske kallas livets mening.**

Magnus Bøie

Breddeutvidelse riksveg 301, Stavernsveien:

# Ferdig til ferien



**- Arbeidet med gang- og sykkelveg/breddeutvidelse på den 1,5 km lange strekningen fra Agnes til Stavern avsluttes til ferien, sier anleggsleder Kai Olav Larsen til Vestfolder'n. Det gjenstår endel finpuss, men alle entrepriser regner vi blir avsluttet.**

*Anlegget på riksveg 301, Stavernsveien blir avsluttet til ferien. Noe finpuss gjenstår og det var vi utover høsten, sier f.v. Tormod Sandene, Kai Olav Larsen og Morten Roberg.*

## Jorun Sætre Bringaker

- Dette anlegget som vi nå er i havn med har vært noe vanskelig i forhold til planer som ikke har vært der, men etter hvert har samarbeidet med planavdelingen/grunnseksjonen underveis fungert bra, sier Kai Olav Larsen. Men nå er alle disse problemene over og vi er nå i avslutningsfasen. Avtalene til grunneierne kom så sent i stand at alle detaljene ikke er kommet med enda.

- Det tekniske er stort sett gjort ferdig, det gjenstår endel finpussing, f.eks. slitelag, pussing i hagene, støys-

kjerm, sier Kai, dette skal vi starte med så raskt som mulig over ferien. Fortau er lagt ferdig på hele strekningen og mur inn mot endel eiendommene er ferdig. Det er her lagt granittstein. Breddeutvidelse er gjort hele vegen og kloakk-/vannledning er sanert og overvannssystemet er nytt.

Beplantningen langs den 2,5 m brede gang- og sykkelvegen skal plantes og det vil skje til høsten. Sluttsummen for anlegget ligger på ca. 11,4 mill. kr + slitelaget.

## Godordet:

*Kjenner du din venns sorg, så regn den for din egen.*

## Media om E18-aksjonen

-Regjeringen og samferdselsmyndighetene driver bevisst planlegging for å øke biltrafikken i Norge. Situasjonen i Vestfold der man velger en ny motorveg framfor dobbeltspor på jernbanen, er et godt eksempel(...), sier SU-leder Andreas Tjernshaugen. (NTB 19. mai)

Organisasjonens medlemmer la ikke skjul på sin tilfredshet etter hvert som aviser/radio/fjernsyn dukket opp. (DTBB 20. mai)

Feil sak på feil tidspunkt. (Tittel på leder i Østlands-posten 20. mai)

Hvorfor prioriterer Arbeiderpartiet slik? Sannsynligvis skyldes det at Ap-toppen faktisk tror at utbygging av infrastruktur er det viktigste staten kan drive med for å skape arbeidsplasser. (Leder i Klassekampen 20. mai)

Forholdene er gemyttlige på aksjonsstedet. Prosjektleder Høiland og Vegvesenets informasjonskonsulent Erik Thomassen har rigget seg til med campingstoler to meter fra lenkegjengen, og deler beredvillig ut sine pressemapper til mediafolk som strømmer til. (Klassekampen 20. mai)

Vi har inntrykk av at demonstrantene ikke godtar en flertallsavgjørelse dersom den går dem imot. (Leder i Tønsbergs Blad 20. mai)

30 aksjonister arrestert i Vestfold (Tittel i Troms Folkeblad, 21. mai)

Vei-aksjon (Tittel i Namsos 21. mai)

# Ubudne gjester på Bergsenga



I mer enn to uker forsøkte demonstranter fra Natur og ungdom å hindre anleggsarbeidene på E18-anlegget fra Bergsenga og sydover.

**TV, radio og aviser stilte velvillig opp da Natur og ungdom markerte sin motstand mot E 18 utbyggingen i nordfylket.**

### Erik Thomassen

Demonstrasjonene på Bergsenga startet om morgenen 19. mai og pågikk fram til fredag 3. juni. Stort sett hver dag i denne perioden måtte politiet tilkalles for bortbæring av aksjonister.

Til å begynne med var medieinteressen stor. Både Dagsrevyen, TV2 Nyhetene og TVNorge hadde innslag fra aksjonene, og det var faste nyhetsinnslag i Vestfold-sendinga og på Dagsnytt radio. I pressen ble saken omtalt i aviser

over hele landet.

Etter som dagene gikk ble imidlertid interessen fra media betydelig mindre, men likevel holdt demonstrantene ut i to og en halv uke. Noen betydning for gjennomføringen av anlegget var det aldri mulig at aksjonene kunne få. På parsellen Eik-Gutu gikk arbeidet nærmest uforstyrret hele tida, og på den nye parsellen var det bare en maskin som ble hindret. Tapene for Vegvesenet er små, og for maskinentreprenøren dreier det seg om 10-15.000 kr.

Effekten av aksjonene er først og fremst at Natur og ungdom har sikret seg egenreklame verd hundretusener av kroner uten å betale et øre for det. Dette er reklame de vil utnytte i rekrutteringsarbeidet, som

i neste omgang kanskje kan få betydning for den saken de sloss for.

Det var 18. mai kl 0700 at Andreas Lefsaker startet opp bulldozeren og tok til med å fjerne matjord på gården Hole ved Bergsenga i Sande. Dermed var arbeidet med den omstridte Kombinasjonslinjen endelig i gang etter over 20 års planlegging og diskusjon.

18. mai var ingen god dag for Natur og ungdom, og først dagen etter var de på plass og blokkerte anlegget. Og ikke lenge etter var et stort oppbud av journalister og fotografer på plassen. Politiet ventet til dagen etter med å slå til og fjernet da 45 demonstranter fra bulldozeren. Siden gikk det slag i slag helt fram til fredag 3. juni.

# Karl Høiland: - Slitsomt, men interessant

**- Det er spennende og lærerikt å få oppleve et slikt medieoppstyr fra innsiden, sier prosjektleder Karl Høiland på E 18 Nord.**

## Erik Thomassen

Han håper likevel at aksjonistene ikke kommer tilbake. - De må ha fått markert seg tilstrekkelig nå, sier han. Selv om det ble slitsomt etterhvert, hadde aksjonene ingen praktiske konsekvenser sett over litt tid, og de har heller ikke medført økonomiske tap av betydning for Statens vegvesen.

Vegvesenet var svært godt forberedt på aksjoner i forbindelse med E 18-oppstarten. Derfor dro vi igang uten å binde opp noe særlig med ressurser, samtidig som vi sørget for å informere om oppstarten slik at de som ville protestere måtte komme da, og ikke senere når større ressurser var involvert.

- Det meste gikk som vi hadde planlagt, sier Karl, som likevel ikke hadde regnet med at demonstrantene skulle holde det gående i over to uker. - Oppstyret ble nok også litt større enn vi hadde regnet med. Det er klart det er stritt når telefonen kimer fra halv-seks-

tida om morgenen til langt på kveld, sier han.

Karl skryter av de ansatte på anlegget som aldri lot seg provosere av demonstrantene. - Det kom aldri til episoder av noe slag, og dette var svært viktig for det bilde som ble skapt av Vegvesenet i media. Folk var lojale mot de instruksene som var gitt, sier han.

Prosjektlederen er også veldig godt fornøyd med samarbeidet med lensmannen i Sande og politiet i Horten. - Jeger imponert over hvordan de taklet situasjonen, spesielt med tanke på den vanskelige ressursituasjonen de har, sier Karl.



Arbeidet er i gang på Kombinasjonslinjen. Aksjonene medførte bare små tap og forsinkelser for Vegvesenet.

## Media om E18-aksjonen

... som helst hadde sett at politiet hadde sluppet å bruke ressurser på E 18-aksjonen. - Vi bør helst jobbe med kjeltringer, sier han. (Tønsbergs blad 21. mai)

...Da vi kom inn i politibilen måtte vi be innstendig om å få løsnet håndjernene, men de ville først ikke høre på oss. Dette var håndjern som strammet seg etterhvert, og til slutt stoppet blodomløpet opp, sier Dagfinn Krog. (Gjengangeren 21. mai)

Natur og ungdom i Vestfold satte seg ned for å hindre utbyggingen av E18. Slikt gir medieoppslag, men intet mer. (Leder i Fremtiden, i sin helhet, 24. mai)

At politiet har revet tellleiren i Sande skaper ingen problemer. - Vi klarer godt å organisere aksjonen her fra Oslo, sier Haltbrekken. (Fremtiden 25. mai)

Natur og ungdom aksjonerer fortsatt mot veiutbygging i Sande. I stedet for å bøtlegge burde de pålegges å overvære rushtrafikken en het sommerdag i nordre Vestfold: (Leder i Fremtiden, i sin helhet, 26. mai)

Det er vanskelig å mobilisere opinionen til fordel for stillestående bilkøer som både forurenser og irriterer alle som bor og ferdes langs veien. (Leder i DTBB 26. mai)

... sett fra vår side er dette ei avslutta sak, seier Kjell Rosanoff, avdelingsdirektør i Samferdselsdepartementet. (Nasjonen 27. mai.)

...Hvilke tilstander får vi dersom alle skulle følge Natur og ungdoms eksempel? (Leder i Sandefjords Blad 27. mai)

# Kåre Aaestad i driftsområde 03:

# Takker kona og naboer for livet

- Jeg kan takke min kone og naboer for at jeg lever i dag, sier Kåre Aaestad til Vestfolder'n. - Jeg følte pannen bre seg i kroppen og tanken på å stryke med på min egen gård streifet meg mens jeg lå under 1/2 meter snø i over en time. Disse dramatiske ordene kommer fra vegarbeider, gårdbruker og "skaumann" Kåre Aaestad i driftsområde tre.



## Jorun Sætre Bringaker

- Ulykken jeg opplevde i mars har vist meg at venner, kollegaer og naboer er gode å ha rundt seg, sier Kåre Aaestad. Før han har hendelsen i mars måned i år satt dype spor. - Jeg skuffet snø på gårdsplassen da jeg plutselig fikk snøen fra taket over meg, forteller han. Snøen var tung og våt og jeg ble liggende dekket av 1/2 meter. Der lå jeg i over en time før min kone fant meg. Hun hadde laget middag og ropt

Kåre Aaestad har heldigvis ikke fått store skader etter ulykken og er i full jobb. Tankene er selvfølgelig der og han er takknemlig for at han lever.

på meg, men trodde jeg hadde gått til en nabo. Da jeg etter ytterligere tid ikke kom inn begynte hun å bli urolig for meg og begynte å lete. Hun ropte og til slutt hørte hun noen ynkelige lyder under snøhauget. Etter en tids graving ble jeg funnet, nedfrosset og halvt i ørske. - Jeg hadde nok vært borte litt pga.

surstoffmangel, sier Kåre og legger til at han ikke husker alt som skjedde.

En slik ulykke har nok satt sine spor, Kåre synes mest synd på kona som febrilsk gravde han fram med den tanken i hodet om han levde eller ikke. Fysisk har han fremdeles smerter i beina og kan ikke trene slik han var vant til før ulykken.

Kåre begynte i Statens vegvesen Vestfold som vegvokter i Hvarnes/Andebu i 1971. Han boret og sprengte sammen med Hannevold i Lågendalen i mange år helt til rodelagene kom i gang ca. 10 år etter at han begynte. Kåre har vært i vedlikehold i alle år og har vært avløser på høvel og har vært med på beredskapen om vinteren. Høvelkjøring synes han er ok og mener at han må holde det litt vedlike for ikke å komme helt bort fra det. Om sommeren har han også kjørt traktor/feiekost, samt noe skogs-



Faksimile fra Østlands-Posten torsdag 10. mars 1994.



# Fjellrensk uten problemer

- Fjellrensen i Holmestrandfjellet har gått helt etter programmet og uten noen problemer, sier vegmester Rolf Sommervik på Sande vegstasjon. Trafikkavviklingen på E 18 har gått fint og nye folk i område 01 har fått prøve seg i fjellet.

## Jorun Sætre Bringaker

- Helt etter programmet har det gått når det gjelder fjellrensen i Holmestrandfjellet, sier Rolf Sommervik til Vestfolder'n. Vi hadde regnet med å bruke fem netter på den delen av fjellet som krevde stenging av E 18 og jobben ble gjort på planlagt tid. All trafikk ble dirigert om Hanekleiva og det bød ikke på særlige problemer, det så ut til at trafikantene tok det pent. I hvert fall ingen sure telefoner til Sande vegstasjon, forteller Rolf videre.

Jobben ble gjort om natten, fra kl. 20.00 til 06.00 i fint vær uten noe



- Å henge i Holmestrandfjellet er en fysisk anstrengelse og de nye ved Sande vegstasjon fikk en rask opplæring før de kastet seg ut i det, sier Rolf Sommervik. (Arkivfoto)  
regn. Siste delen av fjellet ved riksveg 315 ble tatt på dagtid.

Det er revet ned ca. 300 kbm løsmasse og i tillegg har vi sprengt noe. Åtte mann har vært med på fjellrensen i år og to mann har hatt ansvaret for trafikkavviklingen, vakter og transport.

- I år har vi lært opp nye folk til denne krevende jobben, forteller Rolf og legger til at han synes det er godt gjort å

hive seg på en slik fysisk anstrengelse som en slik jobb er. Det er i dag ikke mye slikt arbeid igjen i Vestfold, men vi har Holmestrandfjellet som må renskes med noen års mellomrom. De to nye vegarbeiderne i område 01 Hjermond Marthinussen og Bent Jahr har vært gjennom en opplæring på Sande vegstasjon før de fikk være med å henge utfor de ca. 100 meterne som Holmestrandfjellet er.

hogst i forbindelse med vegutvidelser. Nå driver han stort sett med midlertidig skilting i område 03 i tillegg til søppelkjøring noen ganger i uka og trives veldig godt i Vegvesenet.

Skogen ligger familiemannen Kåre Aasestad nærmest hjertet. I nærheten av de to gårdene han driver ligger skogslandskapet tett innpå. Der tilbringer han mange timer av

døgnet. Om høsten er det noe jakt, men bare å være i skogen gir han mye. Artige historier om elg og rådyr som han har vært helt innpå kan han by på. Han har et helt utrolig forhold til skogen og dens dyreliv. I "Høltebygda" er han lokal kjentmann med historielaget som interesse. Orientering har han drevet med i mange år selv om det nå i det siste har vært mest turløp.

Kåre betrakter seg selv om en kveru-

lant som liker å si fra hvis det er noe han ikke liker. Han har mange tanker om den pågående diskusjonen om forandring i driftsområdene og er betenkt hvis det blir for store områder som vil miste det lokale og personlige preget. - Vi blir for små i det store systemet, mener han. Ting kan selvfølgelig gjøres bedre, men hvorvidt det er riktig med noe helt nytt, stiller han et stort spørsmålsteget ved.

## Det nye Vegvesen - det gamle i ny forklledning?

Jeg har nå tatt meg den frihet og lest gjennom NOU 1993: 23 (Hollerutvalgets innstilling), Stortingsmelding nr. 41, 1993-94, "Rammer for organisering av vegkontorene" mai 1994 (Bardal-gruppen) og endel "litteratur". Jeg må si jeg er mektig imponert over at det går an å få lagt ned så mye arbeid av så høyt skolerte personer over så lang tid, for så få og så små nyttige forandringer. Veltrimmede fraser og flotte ord er det mange av, men konkrete forutsetninger for en bedre effektivitet og et bedre sluttprodukt er mangelvare.

Egentlig hadde Holler-utvalgets mandat tilstrekkelig rom for rasjonelle tiltak, men innstillingen var noe tammere enn jeg hadde ventet. Stortingsmeldingen har ytterligere dempet mulighetene for tiltak som monner.

Vegdirektøren skrev i oktober 93 et brev hvor han forsikret at alle skulle få beholde jobben, så overbemanningen i innedriften vil bli opprettholdt.

Et av Bardal-gruppens hovedmålsettinger er at toppledelsen skal sies opp og at nye toppledere skal ansettes. Hvem de nye toppledere blir er det ikke vanskelig å peile ut idet de er de samme som sies opp som skal innstille og kanskje ansette de nye. Vi får ingen endring, kun enkle tilpassinger og et bra lønns tillegg for økt subjektivt ansvar. Andre ansatte må fortsette med samme lønn som tidligere. Det er godt at gruppen har innsett at det må være samsvar mellom myndighet og ansvar. Dette er det ikke alle som har forstått tidligere. Samarbeid over fylkesgrensene ser ut til å bli omtrent som i dag idet formuleringene og konkrete forslag er så svake at de antakelig forsvinner i dimman som svensken sier. Det at varer og tjenester skal produseres med minst mulig ressurser er kanskje nytt for Vegvesenet. At ledere og medarbeidere mangler erfaring fra større endringer i organisasjonen er jeg enig i, men erfaringene vil ikke bli så mye større etter de nå foreslåtte endringer. Positivt er det at personalet skal utvikles og stimuleres gjennom motivering og holdningskapende aktivitet. Kostnader må plasseres der de hører hjemme og ikke spres rundt som møkk slik gruppen antyder. Hvordan de har tenkt å skjære ned bemanningen til trafikk/vedlikehold til 10-15 vedlikeholdsarbeidere pr. 100 mill. kr. er en gåte for meg. Om vi drar ut de tunge arbeidene så vil vi i Vestfold sitte igjen med 5-10 mann for disse oppgavene. De øvrige vil da antakelig bli overført til produksjonen. Det er antydning at formanns- og oppsynsmannsskiktet slås sammen, og dette er egentlig det eneste konfliktskapende forslaget av betydning. Ledergruppen vil bestå av sju personer pluss sekretær og informasjonsmedarbeider, det samme som i dag når det forutsettes at ass.vegsjef går ut. En forutsetning er at linjeansvaret er klart. I dag er det ikke alle som vet hva et linjeansvar er og det er betenkelig. At ledere til og med avdelingsledernivå foreslås ansatt for en tidsbegrenset periode og at det er anledning til overgangsordninger før pensjonsalder er tiltalende.

Det er viktig at forvaltning og produksjon skilles for å få en korrekt kostnadsfordeling og korrekte enhetspriser. Slik det er nå blandes utgifter sammen slik at vi ikke får frem de reelle enhetspriser. Dette er det helt nødvendig å gjøre noe med om vi skal være troverdige, effektive, kostnadsbevisste og kontrollbare. Greier vi ikke dette er det duket for en ny og tøffere runde innen kort tid.

Forandringene for det enkelte individ blir ikke så stor om Vegdirektørens brev i oktober 1993 er til å stole på. Det er ingen av topplederne som utmerker seg på en slik måte at de ansatte avskyr dem eller tilber dem. De er nokså grå. Det er derfor uinteressant hvilken avdeling den enkelte er tilknyttet. Jeg tror de fleste vil beholde sitt nåværende arbeid, kanskje med noen mindre justeringer her og der, men stort sett vil det nok gå omtrent som før. De som kommer på produksjonsdelen vil merke en liten økning av krav til effektivitet, men på forvaltningsdelen vil humla suse som før. Personlig er jeg ikke redd for de forandringene som kommer nå. Vi har ikke vært tøffe nok. Neste omgang blir tøffere, mer realistisk og ikke så lett å "overleve". Samfunnet har ikke ressurser og tåler ikke at vi lever så lett som i dag, så større forandringer må til. Vi kan ta forandringene nå eller vente. Jo lenger vi venter jo tøffere blir de. Tenk fremover, det er fremtiden vi skal inn i og det er den vi skal overleve. Nåtiden er passert og den må vi kvitte oss med. Jeg er spent, hvem tør å gjøre noe?

Audun Nordboten

### Nytt sykkelkart

I begynnelsen av juli vil hver ansatt motta et nytt sykkelkart for Vestfold. Kartet er utgitt av Vestfold Reiselivsråd med velvillig bistand fra Statens vegvesen Vestfold. Knut Hovde ved Tegneseksjonen på vegkontoret jobber med et prosjekt som heter Vegatlas for Vestfold.

Et oversiktskart til informasjonsbruk er utviklet hittil og det er dette som nå er brukt for å gi syklende turister og Vestfoldinger tips om forskjellige sykkelstier.

## Si din mening

I et referat fra et møte her i huset (vegkontoret) som jeg er blitt spurt om jeg vil lese står det: "Men det er et sykdomstegn at stadig flere av våre medarbeidere lar være å si sin mening i frykt for at det kan bli brukt mot dem senere". Aha, er det slik vi har det? Noen sier takhøyden er stor, mens andre funderer over at det må brukes hjelm, og at det er lett å få skrubbsår på ryggen om en ikke huker seg tilstrekkelig ned. Ja, hva er sannheten?



Jeg har over en periode skrevet endel artikler som enkelte betrakter som brysomme, mens andre takker meg fordi jeg tør å ta opp saker som enkelte ønsker å skjule. Et spørsmål til

meg er ofte: "Kan du ikke skrive noe om ditt og datt". Jeg svarer: "Kan du ikke gjøre dette selv". Svaret er: "Å nei, det går nok ikke for da vil jeg miste mine karrieremuligheter og muligheter for lønnsopprykk. Ja, ja vi har stelt det til for oss selv. Vi har fått en organisasjon om hvor åpen

korrigerende kommunikasjon ikke er akseptert. Nå vil enkelte hevde at signalene om meninger kun kommer fra bunnskiktet i organisasjonen, mens så er ikke tilfelle. De kilder som kontakter

meg kommer fra ulike sjikt i organisasjonen, og ofte fra de minst tenkbare. Navnene vil jeg holde hemmelig, forundret har jeg ofte vært.

Audun Nordbotten

# Læserbrev

Nytt utstyr for utstedelse av førerkort:

# Kortere ventetid

**- Det er godt å slippe rengjøringen av fotomaskinene, sier Hilde Strand til Vestfolder'n. Kjemikaliene er borte og det nye utstyret er meget enkelt å bruke. Vi utfører hele operasjonen fra en PC og får førerkortene raskt skrevet ut.**

### Jorun Sætre Bringaker

- Det går mye raskere for publikum å få utstedt nytt førerkort med det nye utstyret, sier Marianne Nordkvelle og Hilde Strand ved Biltilsynet i Larvik. Vi slipper kjemikaliene og den rengjøring dette medførte. Nå går alt mye raskere fra PC direkte knyttet til Autoøys, der vi henter fram og fyller inn det nye førerkortet og skriver det ut på skriveren. Bildet tar vi fra et fotoapparat montert ved skranken og bildet kommer opp på skjermen og vi kan regulere lysstyrken. Kvaliteten er dessverre ikke så god som vi ønsket og vi får dessverre noe klager på bildene, men publikum er meget fornøyd med behandlingstiden, forteller Marianne og Hilde.



*- Kortere behandlingstid for å få førerkort og vi slipper rengjøring av kjemikalier, sier f.v. Marianne Nordkvelle og Hilde Strand ved Biltilsynet i Larvik.*

# Løsning i sikte for Kopstadkrysset?

**Kopstadkrysset på E 18 i Borre kan bli ombygd til to-plans-kryss i løpet av noen få år. Spørsmålet er når man finner plass i budsjettet.**

**Erik Thomassen**

De mange ulykkene i det sterkt trafikkerte E18-krysset med avkjøring til Horten og Våle har gjort det ønskelig å forsere ombyggingen av krysset til motorvegstandard. Planarbeidet er nå i gang på E18-parsellen Helland - Gulli, men her blir det neppe anleggsstart før etter århundreskiftet.

For strekningen fra Helland til Pauler (mellom Kopstad og Knutstad) ser det ut til å være kun ett aktuelt alternativ. Dette er Vegvesenet og kommunen enig om. Alternativet ligger kloss i eksisterende veg, og dette gjør det enkelt å ta ut Kopstadkrysset og utarbeide en egen reguleringsplan for det.

Det fremtidige Kopstadkrysset vil sannsynligvis ligge omtrent der dagens kryss ligger. Det dreier seg om et to-planskryss med rundkjøringer av samme type som det er bygd flere av på E 18 de senere årene. Kostnadene for en slik løsning vil trolig ligge i størrelsesorden 10 - 15 mill. kr. Man vil da bygge ferdig ny E 18 på en strekning på noen hundre meter gjennom kryssområdet.

- Planarbeidet for Kopstadkrysset virker kurant, sier Einar Møller på planavdelingen som har ansvaret for E18-strekningen Helland - Gulli. Grunnervervet kan imidlertid bli noe mer komplisert. Det er også et åpent spørsmål hvordan NSB tenker seg den fremtidige jernbanelinjen gjen-



*Motorveg gjennom Kopstad-krysset flere kan bli bygd flere år før resten av parsellen.*

nom området. Et av deres mindre sannsynlige alternativer berører Kopstadkrysset, og her må det en avklaring til før vi kan gå videre. Denne ventes til høsten.

Spørsmålet om hvordan kryssutbedringen skal prioriteres kommer opp i forbindelse med budsjettbehandlingen. Utbyggingen kan derfor trolig tidligst starte i 1996.

## 33 ulykker siden 1977

**Kopstad-krysset er idag fylkets mest omtalte ulykkespunkt. Både Borre kommune og fylkeskommunen har vært opptatt av å få til en snarlig utbedring.**

Siden 1977 har det skjedd 33 personskadeulykker i Kopstadkrysset, men hittil har ingen mistet livet i ulykkene. - Etter at ATK ble innført på den aktuelle strekningen har vi fått en reduksjon fra 3-4 ulykker i året til 1-2 ulykker, opplyser Anne Mai Presthaug som har ansvar for ulykkesregisteret. Den typiske Kopstad-ulykken skjer ved kryssing fra riksveg 310 til fylkesveg 680 til Våle eller omvendt. - Ofte er eldre bilførere involvert, forteller Anne-Mai.

Politiets fartsmåling viser:

# - Ingen respekt for vegarbeideren

Politiets radarmålinger under årets noe annerledes "I vegen for deg" kampanje i sydfylket onsdag 1. juni viser tydelig at bilistene ikke tar hensyn til varsling om vegarbeid langs vegene våre. Vi fikk på denne måten bekreftet noe vi har trodd og visst, men ikke helt har fått dokumentert.

**Jorun Sætre Bringaker**



*- Jeg har lært meg å passe rompa, sier Arne Hansen til NRK Vestfold under en aksjon på E 18 der vi hadde invitert pressen for å fokusere på vegarbeiderens farlige yrke.*

Vegarbeideren har et farlig yrke. Det kan verneombud Gunnar Svendsen og Ragnar Bergan fra Vervingen vegstasjon slå fast under en aksjon på E 18 onsdag 1. juni. Vegvesenet hadde invitert pressen til et arbeidssted på viadukten på E 18 ved Farriseidet for å vise hvordan en dag arter seg for en vegarbeider.

Larvik politikammer stilte med laser-radar og kunne raskt dokumentere at farten ikke ble redusert i forbindelse med arbeid på veg. På strekningen var det skiltet nedsatt fartsgrense i

t tillegg til kjegler og skiltvogn med pil. Bilstene tok veldig lite hensyn til vegarbeidet, da må nevnes spesielt yrkessjåførene. Politiet hadde til og med registrert forbikjøring utført av yrkessjåfør med tungt kjøretøy over dobbel midtstripe midt i vegarbeidsstrekningen i 90 km/t. Privatbiler var registrert i opptil 110 km/t på samme strekning.

- Dette er hverdagen for oss, sier formann i rekkverkjengen Arne Hansen til Vestfolder'n. Han jobbet på viadukten og ble intervjuet av NRK

Vestfold. - Vi blir på en måte vant til å ta hensyn og vet hvordan vi skal oppføre oss på en så sterkt trafikkert veg, men et lite ukonsentrert sekund kan være farlig. Bilstene tar slett ikke hensyn, det er hele tiden vi som må ta hensyn til trafikken, sier han videre.

Hva skal til for å få bilistene til å forstå at det er mennesker som befinner seg i arbeid på vegen? Kontroller fra politiet vil bli trappet opp, men kan Statens vegvesen gjøre noe mer selv?

# Byen tilbake til Nedre Langgate



Nedre Langgate i Tønsberg skal miljøutbedres for 7 mill. kr. Gaten er en del av riksveg 308 med mye gjennomgangstrafikk. Meningen er å gi den et mer bymessig preg. Brostein, som på illustrasjonen ser det imidlertid ikke ut til å bli.

**Gjennomfartsvegen Nedre Langgate i Tønsberg skal miljøutbedres. Siktemålet er å gi den tilbake preget av bygate.**

## Erik Thomassen

Nedre Langgate er sterkt belastet som riksveg 308 og gjennomfartsåre i Tønsberg. Her går i dag det meste av trafikken mellom E 18 og Nøtterøy/Tjøme. Og slik vil det fortsatt være etter at miljøsoneprojektet i gaten er gjennomført. - Avlastningen av gaten ligger fortsatt et stykke fram i tid. Det vi nå ønsker er å rydde opp i gateløpet, forteller Rune Gjøs og Eva Preede på planavdelingen. Det er likevel en forutsetning at det som skal gjøres kan tilpasses en fremtidig situasjon med redusert trafikkmengde.

- Vi har ikke tenkt at det skal gjøres noe revolusjonerende i Nedre Langgate, sier Eva. Byen tar seg best ut når vi bruker byens egne virkemidler. Og hensikten er å gi den i dag temmelig rotete gjennomfartsvegen tilbake et bymessig preg.

Det skal ikke gjennomføres trafikkreguleringstiltak i gaten. Trafikkarealet skal deles i tre kjørefelt, der det tredje feltet vil utnyttes på forskjellige måter. På den mest sentrale strekningen mellom kryssene med Mølle-gaten og Tjømegaten, er det bare plass til to kjørefelt. Her har det vært vurdert å legge brostein - slik det utvilsomt var i gamle dager - men dette er foreløpig forlatt.

Flere kvartaler i Nedre Langgate ligger uten bebyggelse. Her vil man plante til med trær som midlertidig

erstatning for husrekkene. - Gaten har til alle tider hatt et uregelmessig løp og dette vil vi ta vare på ved å variere beplantningene, sier Eva Pree-de.

I området inn mot Slottfjellstunnelen er det en god del boliger, og disse vil bli støyskjermet. - Beboerne i området opplever rystelser som et større problem enn støy, sier Rune Gjøs, men dette vil det dessverre bli alt for dyrt å gjøre noe med i denne omgang.

Prosjektet i Nedre Langgate er foreløpig kostnadsregnet til 7 mill. kr. Av dette regner man med at 1. mill. vil medgå til planlegging. Arbeidene i Nedre Langgate vil starte neste år.

**- Det mest spennende i Nedre Langgateprosjektet er samarbeidet mellom ulike faggrupper. Ingeniørfag går hånd i hånd med arkitekt- og landskapsarkitekttkompetanse, forteller Eva Preede og Rune Gjøs på planavdelingen.**

Tverrfagligheten gjelder både i styringen av prosjektet og hos konsulentene som skal utarbeide de konkrete planene. Og i utformingen er det arkitektene som vil ha ledelsen, og ingeniørfaget som må tilpasse seg. - Vi sa klart fra om at vi ønsket at arkitekter skulle være prosjektledere, forteller Eva og Rune. Dette er forsåvidt ikke helt uvanlig, selv om det motsatte stort sett har vært regelen.

På grunn av mannskapsmangel har planavdelingen tidligere stort sett styrt konsulenter på oppdrag som dette. Man har sjelden jobbet med prosjektene selv. - Dette har i mange tilfeller vært uheldig fordi for mye av det grunnleggende arbeidet og premissene dermed ble satt bort og resultatet ble litt for avhengig av konsulentens måte å tolke oppgaven på, sier Eva Preede. Det har viktig for planavdelingen å endre på dette.

# Hånd-i-hånd for et bedre bymiljø

I forbindelse med Nedre Langgate har man derfor laget et forprosjekt som legger grunnlaget for den jobben konsulentene skal gjøre. - Dette er også konsulentene fornøyd med for-

di det gjør det enklere å regne pris på prosjektet, sier Eva. Dette kommer også til uttrykk i at det var liten prisvariasjon i tilbudene som kom inn.



*Landskapsarkitekt, arkitekt og sivilingeniør (f.h.): Eva Preede, Anders Kalstad og Rune Gjøs er de ansvarlige på vegkontoret for miljøsoneprojektet i Nedre Langgate.*

## Kuult med hjelm..

En gruppe 6. klassinger fra Grindløkken skole på Nøtterøy hadde bedriftsbesøk i Vegvesenet før skoleslutt.

### Jorun Sætre Bringaker

- Denna hjelmen var kuul, sa Espen da han fikk på seg hjelm ute på E 18 anlegget på Bergsenga. Espen er en av åtte elever fra 6A på Grindløkken skole som var på besøk i Statens vegvesen like før skolen sluttet.

Kåre Holtung fra maskinavdelingen var sjåfør og guide på turen med elevene. Først var vi innom Ås vegstasjon hvor Odd Arntzen fortalte litt fra trafikkstyringsrommet, så var vi innom maskinsentralen før turen gikk til anlegget på Bergsenga. Der ble det servert boller og brus og Oddvar Bakken orienterte litt om anlegget.



Kåre Holtung med elevene fra Grindløkken skole, f.v. Linn-Marie, Marte, Kamilla, Lene, Ole, Øyvind, Espen og Daniel.

## "Bilsabotørene" slår til



*Mye frustrasjon ute og går når det gjelder parkeringsplassene i kjelleren. "Heldagsparkererne" fikk gjennomgå mens de var på velferdstur.*

### "Når ledelsen ikke tar ansvar - tar de ansatte bilene i egne hender".

Kampen om parkeringsplassene i kjelleren fortsetter! To-tre ansatte i Vegvesenet hadde satt bilen i kjelleren mens de var på velferdstur til Kristiansand. Da de kom tilbake for å hente bilen, fikk de seg en overraskelse. To av bilene var heist opp på paller og murstein. Her var det ikke lett å komme av gårde med egen hjelp.

Hvordan skal dette ende? Skal ikke ledelsen snart ordne opp i kjelleren? Folk parkerer bilene i kjelleren og står der hele dagen uten å ha dårlig samvittighet - andre gjør jo det!



# Krøsus = mer arbeid på vegstasjonene



**- Det blir mange forskjellige skjemaer å kontrollere, sier Gerd Bakke på Verningen vegstasjon til Vestfolder'n. I kjølevannet av Krøsus og en ny skjemaverden er det blitt betraktelig mer å gjøre for oss. Vi kontrollerer og retter guttenes skjemaer og tror at det er riktig, men får de tilbake for oppretting.....**

## **Jorun Sætre Bringaker**

- Den verste frustrasjonen har nok lagt seg nå, sier Gerd Bakke på Verningen vegstasjon. Det var en tid vi måtte føre ni skjemaer hver på samme tid og da var forvirringen fullkommen. - Men vi har fått betraktelig mer å gjøre som følge av alle skjemaene som må fylles ut, forteller hun

videre og legger til at de fungerer som kontrollører når skjemaer blir levert stasjonen av arbeiderne.

- Jeg skjønner usikkerheten for vi føler at vi ikke har fått nok opplæring, sier Gerd. En dag får vi en forklaring, neste dag får vi en helt ny forklaring av en annen per-

son og det blir i hvert fall jeg forvirret av. Men vi prøver så godt vi kan og får stadig skjemaer i retur for retting. - Skjemaene "Resursforbruk for personell" går ganske bra, men det er når de skal fylle ut skjemaene for lastebilene som blir leid ut til andre områder og anlegget at vanskelighetene dukker opp, forteller hun. For de som kjører lagsbilene er det greit. Jeg går gjennom alle rapportene og det er mye å passe på. Spesielt må vi passe på at de har med alle tilleggene og overtidstimene.

- Vi registrerer alt på PC her på Verningen nå, forteller Gerd videre. Tre forskjellige skjemaer daglig føres og

*- Den verste frustrasjonen og usikkerheten har gitt seg, men det er blitt mye mer å gjøre for oss, sier Gerd Bakke på Verningen vegstasjon om Krøsus og alle skjemaene.*

deter skjemaet ressursbruk for personell, maskinrapportene og oppmålingsrapportene. Oppsynet skal ta seg av interne vareleveranseskjemaene. I begynnelsen var det mye problemer. Men det er selvfølgelig alltid en innkjøringsperiode når vi skal over på noe nytt. Jeg håper at det blir bedre og vil gå litt raskere med litt trening. Vi har hatt noe problemer med data'en også, men pytt pytt!

# Løpetur til Halden

**Vegas løpetur går i år til Halden 26. - 27. august.**

I år blir det ikke arrangert Vegmesterskap i landevegsløp i Sogn. Årsaken er at det ikke blir gitt økonomisk støtte fra Vegdirektoratet til dette arrangementet i år.

Vegas løpegruppe lar seg imidlertid ikke knekke av den grunn. For ikke å komme for nær opp til årets velferdstur i juni, har vi valgt å arrangere en alternativ løpetur etter sommerferien. Da vil dessuten de fleste få bedre tid på seg til å komme i riktig matchvekt og løpeform!

På et temamøte i løpegruppa 10. mai ble det besluttet å reise til Örebro City Marathon. Nå viser det seg imidlertid at det ikke er løpstilbud for voksne som er kortere enn 10 km i Örebro. I samråd med en del av medlemmene har vi derfor samlet oss om å reise til Halden Maraton. Vi i ler imidlertid til med å fortelle at det tillegg til full maratondistanse (42 km), blir løpstilbud både på 21, 10,5 og 4,2 km.

Løpene finner sted lørdag 27. august. Vi reiser (trolig med buss) fredag 26.8 via Sandefjord til Strømstad der vi overnatter på hotell. Lørdag reiser vi til Halden der løpene starter kl. 1500. Ertter løpene returnerer vi til Vestfold over Moss - Horten.

Turen blir sponset av Vega, og vi regner med at det blir en svært overkommelig egenandel for deltakerne. Vi kommer tilbake med mer detaljert



*Vegas løpegruppe drar til Stømstad og Halden 26.-27. august*

informasjon og påmelding med det første. I denne omgang ber vi alle løpelystne Vega-medlemmer om å holde av denne helgen, og **STARTE OPPKJØRINGEN!**

Vi anbefaler for øvrig løpegruppas fellestrening i Greveskogen ved Tøns-

berg, med start fra parkeringsplassen ved Tønsberg stadion (grusbannen) hver tirsdag kl. 1530. Vi har tilbud for absolutt alle prestasjonsnivåer. her er ingen for gode eller for dårlige.

*Øystein og Rolf*

## Espen Alme fungerer som Vega-leder

**Som nevnt annet sted i Vestfolder`n skal Erik Thomassen jobbe i Vegdirektoratet fram til jul. Espen Alme fungerer som leder for Vega ut valgperioden.**

Espen har vært styremedlem i bedriftsidrettslaget de to siste årene. Anne-Grete Friberg, som er nestleder, er nettopp valgt til leder for historielaget og ønsket derfor ikke å overta leder-klubba også i Vega. Roald Johansen rykker opp som nytt styremedlem.

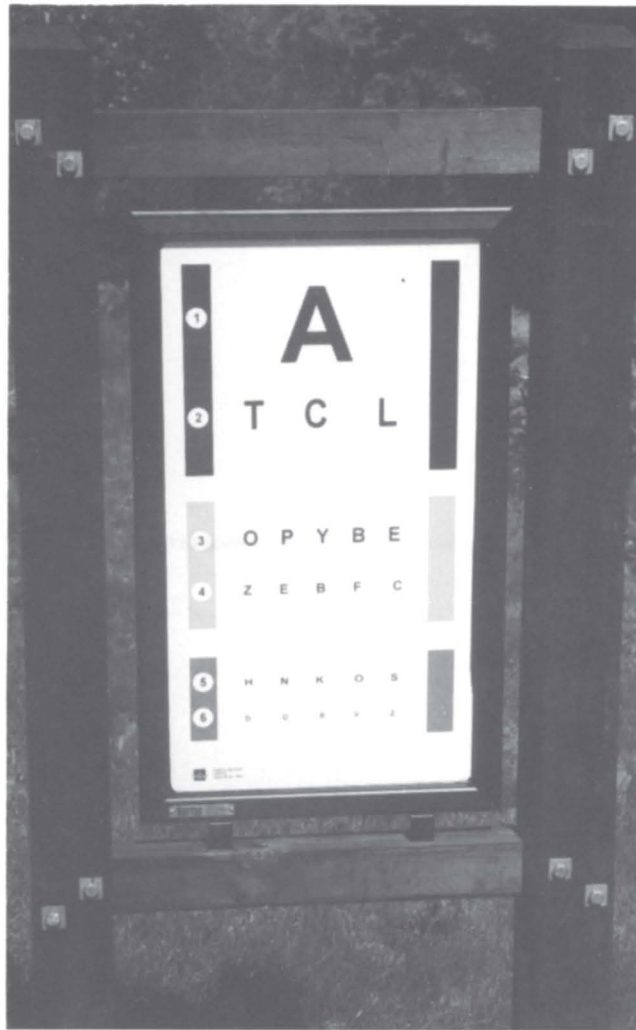
Vegas årsmøte med tilhørende tradisjonelle årsmøte er fastsatt til 11. november.

Arbeidet med utviklingen av synstesttavlene er gjort i samarbeid med optikere. - Vi har lenge vært klar over at mange bilførere ikke ser så godt som de burde, sier Rolf Sikveland på Trafikant- og kjøretøyavdelingen. Forskning har likevel vist at kunnskapen om kvaliteten på eget syn er dårlig hos mange. Man tror rett og slett at det skal være litt uskarpt på avstand.

Hensikten med tavlene på rasteplassene er å gi folk en praktisk mulighet til å teste synet sitt uten at de trenger oppsøke lege eller optiker.

- Undersøkelser viser at mellom tre og fem prosent av bilførerne ikke tilfredsstillende kravene til synsskarphet for førerkort klasse A og B, forteller Rolf Sikveland. Dette tilsier at det ferdes 60 - 100.000 privatbilister i trafikken som ikke har godt nok syn. Et enda større antall ligger like over grensen.

I dag skal det bare en egenerklæring om synet til for å få førerkort. Mange kjenner ikke kravene og feilbedømmer sitt eget syn. To av tre førerkortkandidater som ikke tilfreds-



# TEST SYNET DITT!

**Synstesttavler er nå på plass på de fleste E18-rasteplassene i Vestfold. Her kan bilførere og andre på en enkel måte undersøke om synet deres tilfredsstillende kravene i vegtrafikkloven.**

stiller synskravet, tror de gjør det. Blant erfarne bilførere er den tilsvarende andelen tre av fire. Ca. 300.000 bilførere som skulle hatt avmerking i førerkortet om brillebruk, har det ikke.

- For oss er målet med synstesttavlene å gi et positivt tilbud til bilisten for å bli kjent med sin egen synsskarphet og de krav som stilles, forteller Rolf og legger til at det også er viktig å sette et problem i trafikken vi vet lite om i fokus.

Interessen for tiltaket har vært betydelig. Dagsrevyen har hatt innslag om synstesttavlene og optikerbransjen er svært interessert i denne måten å teste syn på.

En synsteststasjon består av to skilt. Det ene er en informasjonstavle som beskriver hvordan testen skal foretas. Det andre er for selve testingen og består av de velkjente bokstavnene i ulike størrelser. Synstesten skal kunne utføres både fra bilen og stående på utsiden av den.

Totalt skal det plasseres ut tavler på seks rasteplasser langs E 18 i Vestfold.

# Følger i forfedrenes fotspor



Kartlegging og registrering av gamle ferdselsårer over fylkesgrensen er igang i et samarbeidsprosjekt med Telemark. Grappa inviterte til informasjonstur på Farrisvannet. F.v. Olaf Baasland fra Siljan historielag, Tor Bjørvig fra Fylkesmannens landbruksavdeling, vegsjef Olav Sætre, Johan Lepperød og Mary Kristensen. Foto: Per Nyhus, Østlands-posten.

**Gamle transportårer mellom Vestfold og Telemark blir registrert. Registreringsprosjektet "Veger over en fylkesgrense" jobber videre og inviterte til en informasjonstur på Farris. Ferdselsårene gikk både over land og til vanns.**

## Jorun Sætre Bringaker

- Vi fortsetter vårt viktige samarbeid over fylkesgrensen med Telemark når det gjelder registrering av gamle transportårer, sier kontaktperson for Vestfold Mary Kristensen til Vestfolder'n. - Denne gangen inviterte vi til en informasjonstur på Farris. Også de gamle ferdselsårer til vanns er interessante for oss. Vegsjefene fra begge fylkene var til stede samt representanter fra lokale historielag og fylkets landbruksavdeling, forteller hun videre. - Dette er andre gangen vi har hatt en slik "befaring" og det er stor interesse for å finne de gamle ferdselsårene over fylkesgrensen. Denne gangen gikk turen på Farrisvannet. Denne innsjøen mellom Larvik og Siljan var en gang helt

sentral som transportåre for folk, varer, post og tømmer. Tidligere var det faktisk hele syv skolekretser rundt vannet, men alle er nedlagt nå. Tømmerføtingen tok slutt i 1960-årene. Jernverkstrafikken var en annen og viktig næring, men det ble nedlagt i 1867. Den digre kullkjelen, som ser ut som en gammel kirkeruin i dag ligger der og er tenkt restaurert. Forvalterboligen på Eidet er satt opp av slaggstein. Minnene ligger der og kan bl.a. være interessant for utflukter og turisme. I dag er det stort sett bare hytter langs vannet. Kanskje en oppblomstring av trafikk på sjøen?

Til vinteren kommer vi til å gi ut en publikasjon som viser noe av de regis-

treringene vi har gjort og det materiale som har samlet, sier Mary. Sammen med overingeniør Birger Aase fra Telemark er det hun som er drivkraften i en gruppe på åtte som er satt sammen av medlemmer fra begge fylkene.

Vegsjef Olav Sætre fra Telemark og Johan Lepperød var enige om at det finnes en stor verdi i det påstartede samarbeidsprosjektet mellom de to fylkene. Det finnes en lokalhistorie å ta vare på og samarbeidet med de lokale historielag er viktig. Statens vegvesen er blitt mer og mer bevisst på de gamle transportårer og ser nå verdien i å ta vare på dette og vi vil ikke at dette skal bli glemt, men dette krever en ganske betydelig registrering og den bør gjøres ganske raskt. Dette blir organisert fra Norsk Vegmuseum i Lillehammer. For bare noen år siden tenkte nok Vegvesenet mest på bygging av nye veger og vedlikehold av disse samt den stadig økningen av bilparken som skulle tas hensyn til.



## Minneord

Christian Bræin er død, bare 58 år gammel. Han døde brått fra oss lørdag 4. juni 1994.

Christian begynte i Statens vegvesen Vestfold 12. april 1976 i vedlikeholdsområde 1. Han hadde jobbet som selvstendig næringsdrivende med maskiner før han kom til oss. På Sande var han ansatt som fagarbeider og i sommerhalvåret var han utlånt til asfaltseksjonen som kontrollør.

Friluftsliv var hans store interesse og spesielt jakt og fiske. Elgjakta stod hans hjerte nærmest og fra den har det vanket endel historier opp gjennom årene. For Christian kunne fortelle historier og mye latter var å høre fra spisesalen på Sande vegstasjon når han var i det rette lune. Hvis det var noe som skjedde og som skulle diskuteres var Christian alltid aktiv med i debatten.

Christian Bræin vil bli dypt savnet og vi sender en tanke til hans nærmeste familie og lyser fred over hans minne.

På vegne av arbeidskamerater i driftsområde 1.  
Rolf Sommervik

## På tur til Kristiansand



Mette Magnussen, Anne Mari Johansen og Hans Thv. Kittelsen var med på åpningen av Varoddbrua. Den gamle brua skimtes i bakgrunnen.

**Planavdelingen stod for arrangementet av årets velferdstur. Den gikk av stabelen torsdag 16. og fredag 17. juni. Reisemålet var Kristiansand og sosialt samvær med Vest-Agder vegkontor på Christianholm festning og broåpning fredag.**

### Jorun Sætre Bringaker

Kristiansand og åpningen av den nye Varoddbrua var valgt som hovedmål for årets velferdstur. I den anledning hadde velferdskomiteen i Vegvesenet i Vest-Agder invitert til et arrangement på Christiansholm festning. Vegsjef Andreas Setsaa tok i mot oss og ønsket oss velkommen. Det ble servert reker og stemningen ved de mange bordene var høy og de som ville kunne ta en dans til variert god musikk.

Etter sosialt samvær på festningen gikk turen inn i byen for de fleste. Festen fortsatte ut i de små timer og fredag var vi "tidlig" opp for å være med på den offentlige delen av arrangementet med åpningen av broen. På turen hjem var vi innom Arendal.

# Anne-Grete - ny leder i historielaget



**Per Vaadal gikk av som leder i historielaget på årsmøtet 27. april 1994, men vil fremdeles være medlem av styret.**

## **Mary Kristensen**

På årsmøtet i historielaget ble Anne-Grete Friberg valgt inn som ny leder. Avtroppende leder Per Vaadal blir medlem av styret.

Styret består nå av følgende personer:

Leder: Anne-Grete Friberg

Sekretær: Eileen Gorman Jensen

Styremedlemmer: Kjell Bleika, Rolf Mathisen, Per Vaadal, Olav Aas. Kontaktperson for museale saker: Mary Kristensen.

*Den nye lederen Anne-Grete Friberg med formannsklubba, og den forrige formannen Per Vaadal med en velfortjent blomsterbukett.*

## Pensjonistturen 1994

Pensjonistturen var i år lagt opp som dagstur til Strømstad og Halden, med besøk på Fredriksten Festning. Det møtte pensjonister fra hele fylket, og når vi vel var ombord på ferjen i Sandefjord var vi i alt 57 personer med to sjåfører. Vi var som vanlig heldig med været. Ombord på ferjen ble det servert frokost, eller det var heller en deilig lunsj, for det er vel neppe noen av oss som har det utvalg av mat på vårt frokostbord.

Vi tok en liten stopp i Strømstad slik at de som ønsket det fikk handle. Det

er ikke noe særlig billigere i Sverige enn i Norge, så noen storhandel ble det nok ikke. Så gikk turen videre til Halden og Fredriksten Festning hvor vi på Fredriksten kro fikk servert deilig middag. Så var det omvisning på festningen hvor vi hadde guide som nok kunne det meste om festningen og dens historie. Det er et imponerende område som det er tatt godt vare på, og for de av oss som ikke hadde vært der før, var det en opplevelse å høre om festningens historie.

Det er synd at tiden ble noe knapp.

Så gikk turen hjemover over Moss - Horten, og de fleste av oss var nok hjemme ved 19-20 tiden.

Velferdskomiteen med Annlaug i spissen hadde som vanlig lagt alt godt til rette for turen og Lindhjems buss og en minibuss fra Vegvesenet fraktet oss sikkert rundt.

Kristian Gavelstad

### **Takk**

*Takk for oppmerksomheten i anledning min 50 års dag.  
Ove Jensen*

### **Takk**

*Tusen takk for oppmerksomheten vi fikk i anledning vårt bryllup.  
Hilsen Tone og Jan Eriksen*

# 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.

## Bedriftshelsetjenesten

Ny lege er ennå ikke ansatt i bedriftshelsetjenesten, men det er sendt ut et tilbud til en av søkerne. Når Vestfolder'n går i trykken vet vi om vedkommende har akseptert tilbudet. I alle fall vil det være fast lege i bedriftshelsetjenesten før tidligst i september. I mellomtiden har bedriftshelsetjenesten avtale med Vest-Med om legetjenester. Dette betyr ikke at du skal gå direkte til Vest-Med, men at du fortsatt skal henvende deg til bedriftshelsetjenesten.

Hovedtrekkene i den nye **organiseringen** av bedrifts-

helsetjenesten er klar. Bedriftshelsetjenesten vil i fremtiden være en felles tjeneste for alle bedriftene som er tilsluttet den. Dette betyr at styret og daglig leder vil få ansvaret, og fullmakter til å drive ordningen på en fri og uavhengig måte, uten sterke bindinger til en enkelt bedrift. Televerket vil fortsatt ha arbeidsgiveransvaret for de ansatte og føre regnskapet for ordningen. Endelige avtaler vil ikke være ferdig utformet før i oktober.

For deg som er bruker av ordningen vil det ikke være noen forskjell fra i dag.

## Sommerjobber

Vi har alle et spesielt ansvar for de som har sommerjobb i Statens vegvesen Vestfold. Det er en rekke lover og forskrifter som omhandler arbeidstakere under 18 år. Hovedtrekkene er at disse skal ha nødvendig opplæring,

samt at de ikke kan settes til farlig arbeid. (De kan bl.a. ikke settes til trafikkdirigering og overtidsarbeid). Er du i tvil om hva reglene sier kan du kontakt meg.

## Skademeldinger/sykemeldinger

Det har blitt rapportert 8 skader i 1994. Av disse er ingen alvorlige, men noen av dem hadde stort skadepotensial. Det er ikke kommet inn noen rapporter om nestenulykker. Dette er litt rart da en regner med ca. 100 nestenulykker for hver skade. Jeg oppfordrer derfor den enkelte til å si fra ved farlige situasjoner. Vi er ikke ute etter å finne syndebukker, men å få gode rutiner slik at skader kan forebygges.

Jeg mottar med jevne mellomrom sykemeldinger. Disse blir levert rette vedkommende. Sykemeldinger skal leveres overordnede som sender dem videre i systemet.

Martin Pedersen

### Siste nytt:

Ny bedriftslege ansatt fra 1. oktober 1994  
Randi Støldal Lund.

# Det skjer i sommer

## Trafikk og kjøretøyavdelingen

Trafikkopplæring - Døvehjemmet, Andebu. Lars Øygard hadde opplæringsdag på Døvehjemmet i Andebu for Tor Egil og Rolf. Diverse løsninger for disse to ble fremlagt. Ny sykkel for Rolf med tydelig signalfarve. For Tor Egil var det også viktig med synligere farve på sykkelen. Ellers trengte de også speil, hjelm, refleks og diverse andre ting som lar seg ordne. Tydelig merking av spes. kantlinje i vegbanen for guttene pluss skilting om at det ferdes synshemmede på vegen der guttene ferdes.

Trafikkopplæring - Døvehjemmet  
Skiltene er ferdige. Åpning/pressekonferanse blir 1. juli. Lars Øygard reiser sammen med Mette Magnussen på åpningen.

Sykling til jobben - vegkontoret  
Informasjon fra Rolf Sikveland at flere sykler til jobben i år enn tidligere år. 62 prosent av kvinnene bruker hjelm, mens 57 prosent av mennene bruker hjelm.

## Anleggsavdelingen

Vi holder "koken" i Ollebukta hele sommeren. Ellers ingen aktivitet på små og mellomstore anlegg i sommer.

## Driftsavdelingen

**Område 2:** Avslutte utbedringsarbeidene på RV 312. Reparasjon av rekkverk. Kumtømming/spyling. Forarbeid for asfalt. Planlegge



utbedringsarbeider RV 307 (årsplanoppgave H.K. Olsrød) Maling av støyskjermer, leskur, betonggriser. Fuging. Reparasjon av kantstein. Oppjustering av rekkverk. Grøftearbeider på FV 415. Siktrydding.

## Gratulerer Velkommen

### 50 år

Eivind Holtan, 1. juli  
Kirsten Løkslid, 8. august  
Bjørn Flåten, 9. august  
Svein Skadal, 29. august  
Per Olav Korsnes, 30. august

Trond Holmstad, informasjonskonsulent  
Paul Tore Tengren, oppsynsmann anlegg, 3 års engasjement  
Harald Finnsjø, oppsynsmann anlegg, 1 år  
Terje Nilsen, oppsynsmann anlegg, 1 år  
Marie Winsvoll, avd.ing. plan, engasjement  
Rune Sundmark, trafikkplanlegger, engasjement

### 65 år

Else Marie Christensen, 10. august

## Endring av arbeidsområde

### 70 år

Rolf Hansen, 15. juli  
Martin Nordkvelle, 27. juli

Dag Atle Tangen, leder bruseksjonen, anlegg