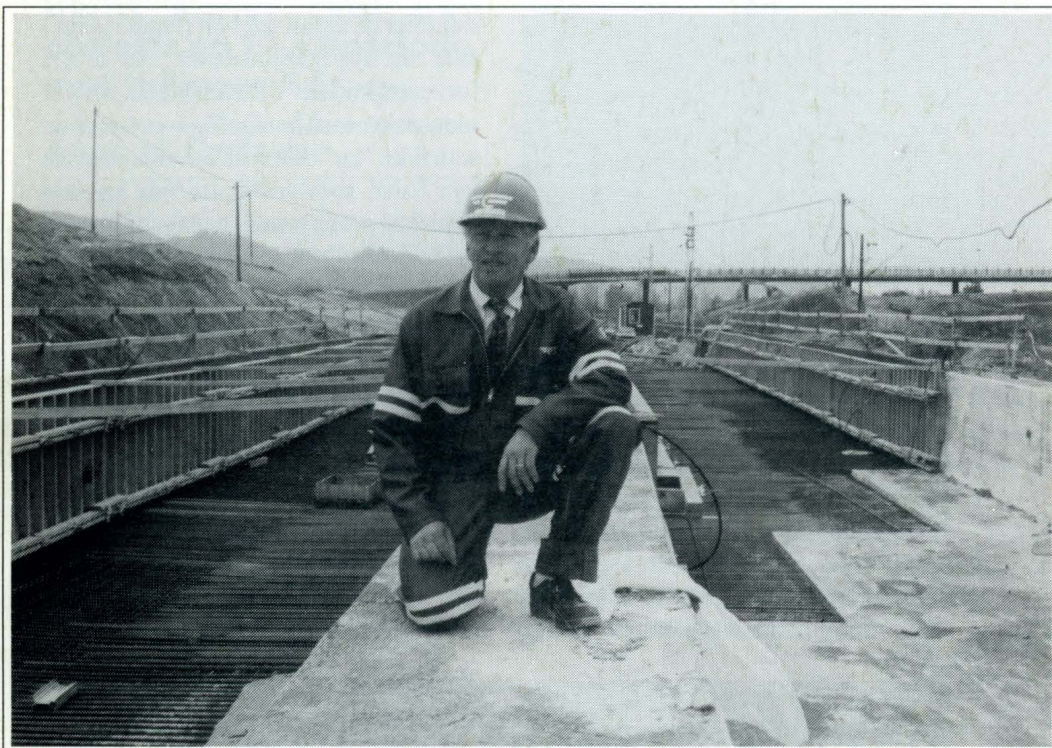


# Vestfolder'n

**Avis for vegfolk i Vestfold**

Nr. 4, 22. årgang, 1. juni 1995

## Vestfold reddet NSB bru



- Tiden begynner å bli knapp, sier prosjektleder Per-Odd Jacobsen i NSB. Vestfold har gjort ferdig Gunnarsrud bru over ny dobbeltsporet Vestfoldbane i Buskerud.

**Etter konkursen i firmaet Petter Kristiansen A/S har Vestfold overtatt arbeidet med Gunnarsrud NSB-bru i Buskerud. - Jobben har virkelig vært en stor utfordring for oss, sier anleggsleder Einar Lunde og støpingen er gjort med alt disponibelt mannskap på nye E 18.**

**Se side 13**



**Statens vegvesen**  
Vestfold

**Tips oss!**  
Ring redaksjonen  
33 37 17 04/09



**Statens vegvesen  
skilte sykkelrute  
i Vestfold  
side 5**



**Pensjonister blir  
bedre bilister  
side 6-7**

**Neste nummer:  
7. september**

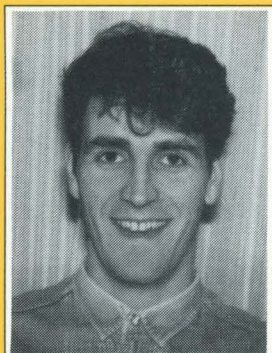


## Vestfolder`n

Internavis for  
Statens vegvesen  
Vestfold



**Jorun Sætre**  
Redaktør



**Trond Holmstad**  
Journalist

## Redaksjonsrådet

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

Statens vegvesen Vestfold  
Postboks 2004, 3103 Tønsberg  
Tlf: 33 37 17 00  
Fax: 33 31 43 41

Trykk: Horten Print-Shop  
Opplag: 750

## REDAKTØREN MENER:

## Fornøyd så langt?

**Kan ikke annet**

Jeg tror ikke jeg kommer utenom å nevne Det nye Vegvesenet denne gangen. Jeg føler at mange tanker svirrer rundt i hodet hos de fleste når det gjelder omorganiseringa. Mange begynner derimot å bli lei av all fokuseringen, andre igjen kan ikke få nok av å prate om dette.

**Lønnplassering mellomledere**

Prosessen rundt ansettelsene av avdelingsledere og seksjonsledere har gått uten de helt store problemer. Mye tid er brukt på lønnplasseringen av disse gruppene og det er selvfølgelig på sin plass. Når det gjelder seksjonsledere har det vært noe sprik når det gjelder plassering lønsmessig. Mellomlederne på administrasjonsavdelingen er tydeligvis ikke verdsatt så mye som ledere på andre avdelinger når det gjelder lønn. Men i siste Vegavisa kan vi lese at Vegdirektøren gir vegsjefene friere tøyler til fastsettelse av lønn til mellomlederne. I utgangspunktet fikk hvert fylke tre lønnstrinn for å rette opp diverse skjevheter. Nå får de flere. Dette gjelder først og fremst seksjonsledere inne på vegkontorene som har vært

misfornøyd med lønnplasseringen, heter det i Vegavisa. Dette bør gi oss en fin mulighet til å rette opp disse skjevhetene, spesielt på administrasjonsavdelingen.

**Plassering av resten**

Ifølge framdriftsplanen DnV skal resten av Vegvesenets ansatte få brev om endelig plassering i disse dager. Forslag om plassering er behandlet i ledermøter og i samtaler de ansatt har hatt (kunne velge) med sin nye seksjonsleder. Her er det forventet initiativ fra hver enkelt. Men vi mennesker er så forskjellige - hva med de som ikke "tør" be om en samtale med sin nye leder, som vedkommende kanskje aldri har pratet med? Jeg synes for det første det har blitt altfor liten tid til denne delen av prosessen i forhold til antall personer som skal plasseres.

**Brikkene på plass - fornøyd?**

Nå er det snart 1. juli og brikkene i den nye organisasjon skal nå snart være lagt på plass. Er vi fornøyd med prosessen? Har medvirkningen vært som vi har ønsket? En evaluering av prosessen gjenstår der vi formodentlig vil få svar på disse spørsmålene.

## Velferdsturen 1995

## Fredag 16. juni

## Program

- Kl. 12.15 - Frammøte ved brannstasjonen i Ollebukta
- Kl. 12.30 - Åpning av g/s-veg i Ollebukta
- Kl. 13.30 - Avreise med D/S Kysten. Enkel servering
- Kl. 17.00 - Middag før ankomst Gåsekalven
- Kl. 21.30 - Avreise Gåsekalven
- Kl. 22.15 - Ankomst brygga i Tønsberg

Egenandel kr. 150,- pr. person.

Bindende påmelding innen fredag 2. juni til  
Ås vegstasjon, tlf. 33 37 16 50



Norsk veg- og vegtrafikkplan er i ferd med å endre form:

# Politikerne skal ikke lenger detaljstyre

**Arbeidet med å lage Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) for perioden 1998-2007 har så vidt startet opp. Planen blir denne gangen helt annerledes enn tidligere vegplaner. Blant annet skal den omfatte en 10-årsperiode, mot tidligere 4 år.**

## Aage H. Carlsen

Vegsjefen har oppnevnt en prosjektgruppe bestående av Aage H. Carlsen (leder) og Sigmund Riis (vegsjefens stab), Steinar Aspen (utbygging), Anne M Økstad (trafikk), Leif Kjølén (produksjon) og en fra administrasjon. Vegsjefens forslag til plan for Vestfold skal sendes Vegdirektoratet 1. mars 1996.

### Ny type vegplan

Vegdirektoratet har sendt ut retningslinjer for arbeidet. Planen blir denne gangen helt annerledes enn tidligere vegplaner.

Selv om den nå omfatter en 10-årsperiode mot tidligere 4 år, skal den likevel rulleres hvert 4. år.

Vegdirektoratet overtar et større ansvar for stamvegnettet (i Vestfold E18). Stamvegutbyggingen skal i fremtiden vurderes uavhengig av fylkesgrensene.

### Politikerne skal kun ta strategivalgene

Vegplanen skal ikke omtale enkeltprosjekter ut over de aller største. Stortingets politiske styring skal rettes mer mot de virkninger som veg- og vegtrafikkpolitikken har på overordnede politiske mål. Dette betyr mindre politisk styring på valg mellom enkeltprosjekter og i større grad vurdering av og valg mellom ulike strategier. Vi skal utarbeide fire faste strategier; Fremkommelighet,



Miljø, Trafikksikkerhet og Distrikt. Til slutt skal vegsjefen forme sin anbefalte strategi. Denne kan være en variant av en av de fire strategiene eller bestå av en kombinasjon av disse. Områder som ikke ivaretas godt nok i noen av de faste strategiene, kan tas inn i den anbefalte strategien. Alle strategiene skal likevel oppfylle visse minimumsmål på et fåtall spesielt prioriterte områder.

Strategiene skal inneholde tiltak innenfor hele ansvarsområdet til etaten, ikke bare investeringstiltak, men også drift, vedlikehold, trafikanter og kjøretøy. For alle strategiene skal vi beregne lønnsomhet uttrykt i nytte/kostnadsverdien og en rekke andre parametre. Selv om vegplanen ikke skal omtale enkeltprosjekter, må vi for å kunne foreta slike beregninger, likevel ha en relativt detaljert oppfatning om hvilke tiltak og prosjekter som er aktuelle å gjennomføre.

### Omfattende bakgrunnsanalyse

Vegplanarbeidet ska ha grunnlag i en omfattende analyse for å klargjøre utfordringer for 10-årsperioden. Vi skal bl.a gi en beskrivelse av dagens situasjon og utviklingstrekk for bl.a næringsliv, bo-setting, transportarbeid, trafikkulykker,

støy og luftforurensing. Vi skal også kartlegge utfordringer/ problemer som fylkeskommunen, kommunene, statlige etater, kunder og andre interessegrupper har i forhold til vår etat.

### Investeringsmidler til standardheving

Vi skal videre lage en samlet plan for gang- og sykkelveger i og utenfor byer og tettbygd strøk. Vi skal også gjennomføre en omfattende problemanalyse for hele riksvegnettet for å kartlegge behov for trafikksikkerhets- og miljøtiltak og utbedringer for å bedre fremkommeligheten. Nytt denne gangen er at utbedringer for å heve standarden ikke skal dekkes over vedlikeholdsbudsjettet, men prioriteres innenfor investeringsbudsjettet.

På trafikanter- og kjøretøysiden skal vi bl.a vurdere innsatsen på kjøreskoletilsynet, teknisk kjøretøykontroll inkl. kvalitet på tungtransport, tiltak innenfor trafikanterveiledning og publikumsservice.

Vegsjefen ønsker at vi parallelt med en vegplan for riksvegene også utarbeider en tilsvarende plan for fylkesvegene.



# Takk for god innsats i Det nye Vegvesenet

*Av vegsjef Johan Lepperød*

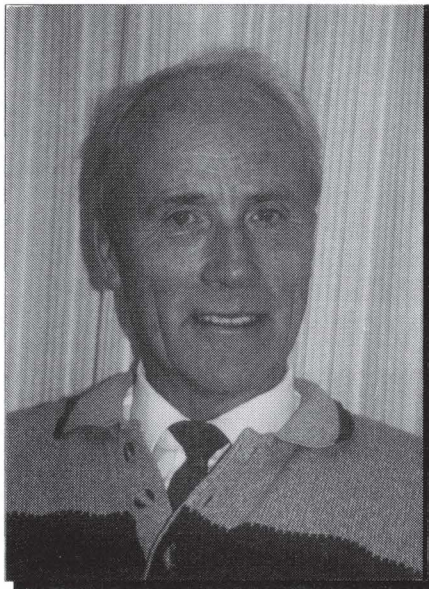
**B**rikkene i Det nye Vegvesenet er nå stort sett på plass. Det er grunn til å takke alle for engasjement og innsats. Forandring er ikke alltid like lett. For noen, forhåpentligvis få, kan det føles som tilbakeskritt. Likevel tror jeg vi har kommet gjennom prosessen på en bra måte.

Noen få avklaringer gjenstår. Det viktigste er nå å skape et godt tillitsfullt samarbeid mot felles mål. Mye kan gjøres bedre. Det gjelder å få problemstillingene på bordet og skape trygghet.

Selv om situasjonen nok har fortonet seg litt annerledes ute og inne og på avdelingene har jobbingen vært god. Mer info har vært etterlyst og tiden har vært knapp. Mindre justeringer tidsmessig har vært nødvendig. Fremdriften total bør vi likevel holde fast ved.

Både formelt og uformelt har samarbeidet med organisasjonene gått greit. Visst nok har det vært ulikt syn på enkelte saker, men det tåles

når en spiller med åpne kort og har de beste intensjoner. Også i dette samarbeidet har tiden vært knapp og enkelte saker har fått liten tid til forberedelse og forhåndsdrøfting. Organisasjonene har stort sett tatt dette på en praktisk måte.



Omorganiseringen har vært en lang og krevende prosess. I likhet med dere ser jeg fram til å komme igang i den nye organisasjonen, få god flyt på arbeidsoppgaver og saker og utnytte viktige hjelpemidler som KRØSUS. Ikke alt vil

være ferdig til 1. juli, og jeg tror heller ikke på noen utsettelse. Vi må heller prøve å luke bort noen barnesykdommer og gjøre nødvendige tilpasninger.

Ferien nærmer seg, en meget velfortjent sådan. Overgangen til Det nye Vegvesenet har vi valgt å markere i forbindelse med årsfesten. Utad vil vi likevel gå ut med info til våre viktigste samarbeidspartnere, bl.a. Fylkesmannen, fylkeskommunen og kommunene, politiet, media m.fl. Hver enkelt av oss i Statens vegvesen Vestfold bør være forberedt på å svare på spørsmål om den nye organisasjon.

Når det gjelder arbeidet med kulturprosjektet er dette i full gang. De nærmeste ledermøtene vil forberede en plan for hva som skal satses på innen etatens kultur.

Så til slutt, riktig god ferie alle sammen og takk for stor innsats, både i de daglige gjøremål og i Det nye Vegvesenet.



Vegvesenet satser på fritidssyklisten

# Ny sykkelrute skiltes



Marit Wroldsen Dahl ved siden av et "prøveoppsatt" skilt på den nye sykkelruten i Vestfold

**I løpet av juni måned skal strekningen Horten - Helgeroa være skiltet for syklister. Det er den første av syv sykkelruter som blir skiltet i Vestfold - Det spesielle med denne skiltingen er at den er rettet mot fritidssykling. Dermed skal det skiltes både på riksveger, skogsveger, stier og mye annet, sier Marit Wroldsen Dahl på vegkontoret. Marit har ansvaret for skiltplanen og gjennomføringen av den. Den 16. og 17. juni skal sykkelruten åpnes med pomp og prakt gjennom hele Vestfold.**

## Trond Holmstad

### Fylket tok initiativet

- Det hele startet med et initiativ fra Fylkeskommunen som har laget et nytt sykkelkart for Vestfold. Vi "tente" da vi fikk spørsmål om å være med på prosjektet, forteller Marit.

- Kystruten skal inngå som en nasjonal sykkelrute. At den har nr. 1 betyr at vi er først ute i Vestfold, forklarer Marit.

Tanken er at den skal videreføres i andre fylker, slik at vi får nasjonal rute nr. 1 langs en stor del av kysten, kanskje hele?

### Høy skiltstandard

- På grunn av forventet nasjonal status på kystruta har vi lagt lista for skiltingen høyt, sier Marit. Spesielt oppsettings-

materiellet til skiltene i bymessige strøk er påkostet. Skiltene monteres i en grønn ramme/bøyle. Utenfor tettbygd strøk vil skiltene i stor grad bli montert på eksisterende stolper/master etc. der det er mulig. - Designet på skiltene bygger på skilt som er satt opp i Oslo & omegn, ofte kalt Oslo-modellen, mens selve skilt-systemet med ruteinndeling er hentet fra Danmark, forklarer Marit.

Til oppsettingen får de hjelp av de impliserte kommunene, slik at alt kan stå ferdig 15. juni, før åpningsarrangementene på ruten.

### Unikt prosjekt

- Til nå er det ingen liknende prosjekter har til lands. Bare spesielle turistveger slik som Rallarvegen har vært skiltet for fritidssyklisten, kan Marit fortelle.

Hun synes det er morsomt å være med på et prosjekt som kanskje vil sette standarden for slike prosjekter i Norge.

- Vi må nok regne med å få endel tilreisende fra andre vegkontor når alt står ferdig til sommeren, sier Marit, som roser gjengen på skilt for en skikkelig god jobb med prosjektet!

### Store muligheter på sykkel!

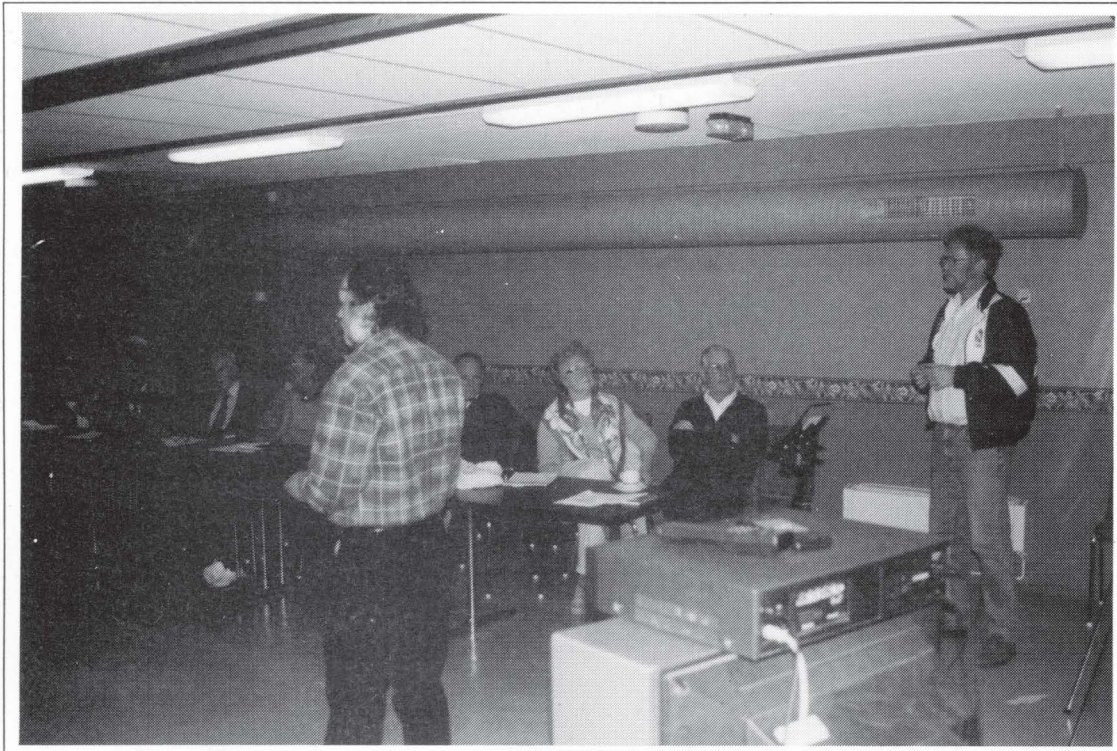
Marit regner seg ikke som noen utpreget syklist, men hun har bare positive ting å si om mulighetene Vestfold nå kan by på. - Det er en innmari flott trasè. Folk bør tenke seg om mer enn én gang før de drar utenlands, mener Marit!

- Ta først en runde på sykkel i ditt eget fylke, oppfordrer en sykkelinspirert Marit Wroldsen Dahl på vegkontoret.



Vestfold setter standarden for opplæring av eldre:

# Kurs for eldre bilførere - en suksess!



*Aktive eldre i diskusjon med lærerne om hva som er riktig svar på spørsmålet som ble stilt. Sjøførlærerne er John Stensø Pettersen (t.h) og Kollbjørn Brudevoll fra henholdsvis Lundquist trafikkskole og TI-trafikkskole.*

**På Bøkeskogen eldresenter i Larvik sitter nesten tredve aktive pensjonister og diskuterer bilkjøring og trafikk. - Det der om rundkjøringer som vi lærte forrige gang det stemmer, kan en av pensjonistene slå fast. Som flere av de andre deltakerne har han vært ute på vegen og praktisert bilkjøring etter forrige teoritime.**

**- At noen har kjørt bil hele livet, mens andre har vært mest passasjer, gjør dette til en spennende gruppe å jobbe sammen med, kan Kollbjørn Brudevoll fra TI-trafikkskole fortelle.**

## Trond Holmstad

### Det å være et eksempel

Etter å ha kjørt i rundkjøringer på en korrekt måte konkluderer en av deltakerne: - Det er så mange andre som kjører feil at det nesten ikke lønner seg å kjøre riktig!

Sjøførlærer Kollbjørn Brudevoll mener imidlertid at det lønner seg å være et godt eksempel for andre i trafikken.

- Tenk bare hvilken positiv effekt det har

når dere som er nesten tredve stykker drar ut og kjører korrekt i rundkjøringene, istedet for å være gamlinger som kjører "gærnt". Da kan dere virkelig påvirke i trafikken, forklarer sjøførlæreren.

### Nytt trafikkbilde for de eldre

- De fleste eldre har ikke hatt opplæring i å kjøre i rundkjøringer. Derfor er rundkjøringer alltid et "hett" tema når dagens trafikkbilde skal diskuteres, sier John Stensø Pettersen. Han kan fortelle om en

ydmyk holdning til det som er nytt blant de eldre, og at de som møter opp på kurs virkelig har lyst å lære noe.

### Menn innrømmer ikke feil

På tidligere kurs har det vært en tendens til flere kvinner enn menn. En mann mente at det var fordi mannfolk generelt ikke vil innrømme at de har noe å lære! På Bøkeskogen eldresenter var kjønnsfordelingen ganske lik, og begge gruppene var svært så lærevillig.



**Elisabeth Hansen, Nanset**

"Det har vært en kjempefin repetisjon på hvordan man skal oppføre seg i trafikken. Selv har jeg nesten ikke kjørt bil de siste tolv årene, men nå har jeg bestemt meg for å begynne på nytt igjen. Jeg synes også det er positivt at det blir litt diskusjon, og at deltakerne kan komme fram til svarene på spørsmålene selv."

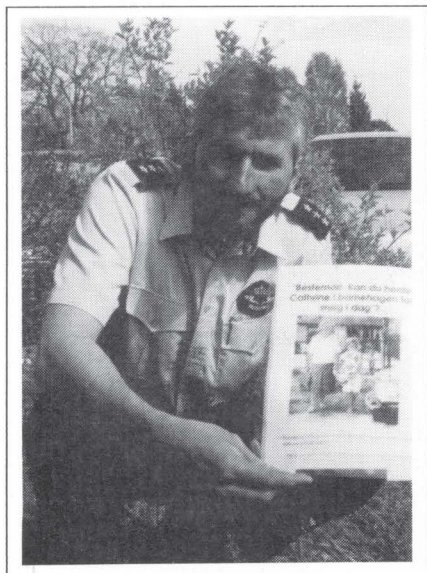
**Ruth Vik, Rekkevik**

"Det beste er at kurset inneholder både teori og kjøring. Jeg har tatt et par kjøretimer på forhånd og fikk på den måten tips om dette kurset. Foreløpig er det ingen grunn til å angre. Men kanskje kunne lærerne fortalt oss sannheten før diskusjonene ble for lange. Det er liksom så mye en gjerne skal ha lært på den korte tiden kurset varer"



## De eldre har et stort potensiale

**- I motsetning til ungdom, har de eldre masse erfaring. Kurset gir de trygghet som fører til økt sikkerhet i trafikken. Ungdom som blir sikre på seg selv men mangler erfaring, får ofte økt risiko i trafikken, forklarer Klaus Ottersen ved Biltilsynet i Larvik. Foreløpig kan han dokumentere at de eldre som har deltatt på kurs er meget godt fornøyd med det de har lært.**



Klaus Ottersen er en av drivkreftene bak konseptet med opplæring av eldre bilførere. Sammen med trafikksikkerhetsseksjonen har han nå satt opplæring av eldre bilførere på kartet.

- Nå står kanskje kurset foran det store gjennombruddet i Norge, forteller Klaus Ottersen. Vi har laget en presentasjonsvideo for kurset, som ble sendt på programmet "Grønt Lys" (på TV2) 29. mai, sier Klaus, som har fått henvendelse helt fra Kirkenes etter at kurset ble kjent.

- Noe av det beste med hele kurset forklarer Klaus, er at vi får tilbakemeldinger fra kjørelærerne hvordan de eldre faktisk kjører, hvordan de leser trafikkbildet etc. Det gir oss viktige opplysninger om

## Fakta om eldre kurset

### Historien:

1991-92: Idéstadiet, forsøkskurs

1993: Fikk inn prosjektet på Vegvesenets formelle planer og budsjetter for perioden 1994-97

1994: Kursene startet opp

1995: Alle byene i Vestfold kan tilby kurs for eldre bilførere.

### Bakgrunnen:

Trafikken blir stadig mer komplisert. De eldste i trafikken har aldri lært noe om verken rundkjøring eller glidelåskjøring. Etter en undersøkelse blant eldre i Vestfold ble behovet for en oppdatering avdekket.

### Tilbudet:

Kurset er et tilbud til pensjonister og eldre som føler behov for en oppfriskning i sine trafikkunnskaper. Etter idéstadiet fikk kurset prosjektstatus ved trafikksikkerhetsseksjonen på vegkontoret.

Nå drives kursene i samarbeid med forskjellige kjøreskoler og blir arrangert av Folkeuniversitetet.

### Kursfakta:

Kurset er todelt:

- 1) Fire teorisamlinger à 4 underv. timer
- 2) Tre frivillige kjøretimer hvor deltakerne selv kan velge om de vil bruke kjøreskolens eller egen bil. De kan også velge om kjørelærerne eller de selv skal kjøre, eller en kombinasjon.

Kurset skal gi en tilbakemelding til hver enkelt deltaker. Ingen mister sertifikatet ved å vise sine ferdigheter.

Det er lagt stor vekt på det sosiale på kursene. Pedagogisk er det lagt opp til at deltakerne selv finner de fleste svarene på spørsmålene som kommer opp.

hvordan en stor gruppe mennesker bruker vegen vår. Det å vite hvordan bilister leser skiltene, bruker vegbanen, tolker situasjoner, oppmerking etc. gir oss store muligheter til å korrigere våre egne arbeidsoppgaver i tiden framover, sier en optimistisk Klaus Ottersen,

- Vi gleder oss til fortsettelsen, sier Klaus som tror denne type kurs kanskje kan komme andre trafikantgrupper til gode på et senere tidspunkt, i "atferdsfylket" Vestfold, som han liker å kalle det!



Når snøen forsvinner og gresset grønnes:

# Folks holdninger sees i grøfta



Foran den modifiserte støvsugeren ser vi fra venstre: Renny Bøhmer, Tor Hansen og Gunnar Svendsen.

**- Det er ikke grenser for hva man kan finne når man rensker grøfter, sier Gunnar Svendsen fra område 3. Et år fant de en levende høne i vegkanten. I pjuskete og elendig forfatning hadde den til og med lagt et egg. - Vi tok den med oss inn på vegstasjonen og overlot den selvfølgelig til oppsynsmannen, skyter Renny Bøhmer inn og ler.**

ner Renny. Han forteller at de mest belastede innfartsvegene til Sandefjord blir prioritert og rensket for søppel. - Det er der det meste av søppelet blir lagt igjen, forteller Renny.

**Utbedrer støvsugeren**  
Støvsugeren som ble tatt i bruk for noen år siden er stadig

under utbedring. Nå har Gunnar Svendsen og de andre laget en kasse for avfallet som støvsugeren suger opp.

- Den gamle posen som vi brukte, støvet så ille at den var forferdelig å bruke, forteller Gunnar til Vestfolder'n. Kassen som nå er montert på planet på bilen, heises bare av

## Trond Holmstad

### Dårlig mentalitet

Noen morsomme historier har vi fra arbeidet, men den egentlige historien er den verste. Renny synes det er ille å se hvor mye dritt folk kaster langs vegene.

- Spesielt ille er det på plasser hvor ungdom står og venter på bussen og ut fra bensinstasjoner. Desverre er det nok like mye voksne folk som kaster søppel langs vegene, me-

*Her ser vi "laget" under rensking av grøfter langs en av Sandefjords veger.*



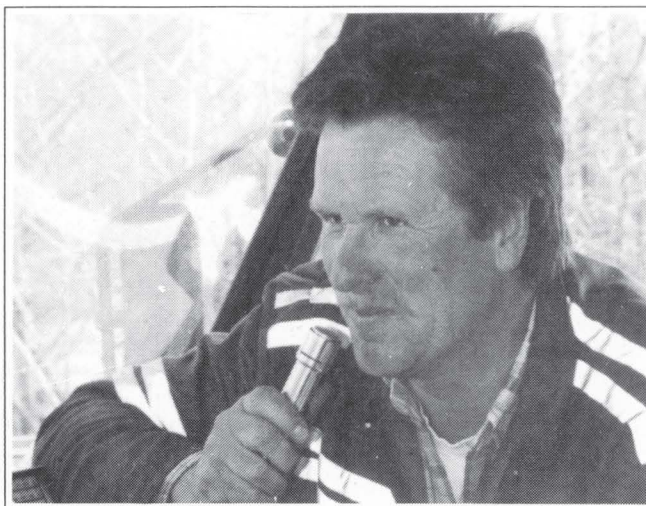


når den skal tømmes. Dermed blir søppelet liggende igjen på planet på bilen, og kan tippes eller kostes av.

### Morsom telefon

Mens lunsjen ble fortært i den varme vårsola ringer det på radioen i bilen. Renny blir tilkalt, og det viser seg å være Nils I. Skjevik som ringer.

- Gratulerer med dagen, Renny. I dag har du vært i Vegvesenet i 25 år, kan Skjevik fortelle. Overraskelsen er



visst like stor hos Renny som hos både kompanjongen på laget, Gunnar Svendsen, og Tor Hansen fra Vervingen som er med denne dagen. Vestfolder'n gratulerte, på stedet!

*Renny Bohmer ble overraskende oppringt av Nils I. Skjevik og gratulert med 25-års lang og tro tjeneste.*

# Frigjøringen markert i Vegvesenet

I lengre tid har Mary Kristensen på vegkontoret arbeidet med en utstilling om Vegvesenets forhold til frigjøringen. 8. mai ble utstillingen satt opp i resepsjonen på Vegkontoret. Den var en fin dokumentasjon av krigsårene og friheten i Vegvesenet.

### Trond Holmstad

Mary har fått tak i flere gamle rundskriv fra Vegdirektoratet i krigsårene. I et av dem står det at ansatte i Vegvesenet likevel ikke behøver å levere inn gummistovlene sine.

### Illegale aviser

- Kopiene av de illegale avisene som ble utgitt 7. mai 1945 har jeg fått hjelp av Else Marie Andersen på vegkontoret til å skaffe til veie. Faren hennes var med på å utgi avisene i Tønsberg, forteller Mary Kristensen. På grunn av sikkerheten ble slike aviser brent etter at de var lest. Bare

de siste avisene fra frigjøringen er dermed bevart.

Mary viser et avisclipp fra krigens dager som forteller at Vegvesenet plantet frukttrær langs riksvegene. I en kommentar fra Vegvesenet ble det sagt at meningen var at frukten skulle komme alle vegfarende til gode.

### Potettransport forbudt

- Under en tid av okkupasjonen var potettransport langs vegene forbudt ved lov. Dette på grunn av mangel på poteter. Det som fantes skulle leveres til myndighetene, og folk som fraktet rundt på po-



Mary Kristensen foran utstillingen med et bilde av tidligere veggjef Moi.

teter ble ansett for å være svartebørshandlere, sier Mary. Bærplukking var heller ikke så lett under krigen, hvis man måtte over i en annen kommune. - Da måtte man søke til

myndighetene om å få kjøre på bærtur, med navneliste på plukkene vedlagt, forteller Mary Kristensen, som har fått et flott oppslag i Tønsbergs Blad om utstillingen.





Interimsvegen i krysset E 18/riksveg 319 til Svelvik blir fjernet når pinsetrafikken setter inn for alvor, sier Einar Lunde til Vestfolder'n. Arbeidene med undergangen er beregnet ferdig til St. Hans.

# Haga undergang ferdig til ferien

- Vi setter trafikken på E 18 igjen til pinse, sier Einar Lunde til Vestfolder'n. Ny gang- og sykkelveg under E 18/kryss med riksveg 319 med beplantning blir ferdig til sommerferien.

**Jorun Sætre**

## Interimsveg på E 18

Det har siden umiddelbart etter påske vært lagt ut interimsveg på E 18 kryss med riksveg 319 i Sande kommune. Arbeidene med overbygning og fjerning av matjord ble startet rett før jul.

## Ferdig til ferien

Undergangen i krysset til Svelvik er 26 m lang og 4 m bred og 3 m høy og arbeidene blir utført av Trond Bårnes, formann og med seg har han lær-

lingen Jaran Wike og korttidsansatt Dag Erling Holtan. - Jeg regner med at folk kan benytte undergangen fra St. Hans, sier anleggsleder Einar Lunde.

## Kostnader

- Vi regner med en kostnad for undergangen på ca. 3 mill. kr sier Einar til Vestfolder'n.



- Det er et stort antall kabler her, sier formann Trond Bårnes (t.v.), her sammen med Jaran Wike (t.h.) og Dag Erling Holtan.



# Kjell Kval på vegkontoret:

# 40 år med regnskap

**- Bilde av meg? "Jeg blir aldri bra på bilder - bare naturlig!" Som alltid - Kjell har slagferdige kommentarer på lager. 5. mai hadde vår "fakturageneral" Kjell Kval vært i Statens vegvesen Vestfold i 40 år.**

## Jorun Sætre

### Alltid et svar

- Jeg husker et besøk av en oppsynsmann like etter at vi hadde flyttet til UNI-gården, forteller Kjell til Vestfolder'n. Den gangen hadde vi et smalt felt med glass ved siden av døren inn til kontorene. Oppsynsmannen så dessverre ikke glassruta (trodde det var åpent) og gikk rett på. Det endte selvfølgelig ikke godt, med blødende sår på nesa og ganske forbløffet tråkket han på innsiden av kontoret til Kjell. Da kom det kaldt og rolig fra Kjell: "Det er jammen første gang jeg har opplevd at en oppsynsmann har vært i rute."

### Startet på maskinsentralen

Kjell begynte som kontorassistent 5. mai 1955. Der jobbet han med regnskap for maskinsentralen og holdt til i Trygdegården i Tønsberg og det var den gang 20-30 personer

på kontoret. I 1961 var han med på flyttelasset til Ås. Der ble han kjent med mange av utarbeiderne og trivdes veldig godt med det. Av og til snakket han med sjåførene over radioen og likte den direkte kontakten godt og mener det blir for lite av det i dagens arbeidssituasjon. Kjell hadde kontor rett ved siden av smørehallen, så det var aldri stille. Fram til august 1967 holdt han til på Ås, men da vegkontoret flyttet til lokaler i Vestfoldbanken ved Postkontoret i Tønsberg ble han med. I 1971 fikk vegkontoret nye lokaliteter i UNI-gården.

### Voldsom utvikling

Kjell har i disse 40 år stort sett jobbet med regnskap og har siden han begynte i 1955 vært med på en utrolig utvikling når det gjelder utstyr til registrering av fakturaer. I de tidligste åra var det manuell job-

bing. Fra 1969 ble fakturaer registrert ved hjelp av hullkortmaskiner og nå er det disketter som brukes. Først PBR og nå KRØSUS. Det er ikke bare på utstysfronten det har skjedd en voldsom utvikling, men også når det gjelder antall ansatte. Fra 1971 og fram til i dag er antall ansatte fordoblet.

### Fra Stokke

Til og fra jobben reiser Kjell med tog. Han har alltid bodd i Stokke og trives godt der. På fritida driver han litt orientering og endel jogging "til husbruk". Noe fiske blir det også tid til. Interesse for fotografering har han hatt i mange år.



*- Jeg savner den kontakten med de ute som jeg hadde før, sier jubilanten Kjell Kval til Vestfolder'n.*



# God framdrift

Av Jorun Sætre



Fjellsprenging og utkjøring av masser i Hallanåsen pågår og her ser vi Jermund Bjørge (i lastebilen) og Helge Knutsen.

## Fylkesgrensen - Bergsenga

På parsellen Buskerud grense til Bergsenga er arbeid med oppsetting av støyskjermerigang. Diverse pussarbeider samt beplantning er igang. Dette arbeidet går i forhold til oppsatte planer.

## Bergsenga - Hallan

Sprengningsarbeider, knusing av grøftepukk, rørlegging og utkjøring av løsmasse og fjell er i full gang. Arbeidene på Hole vest er midlertidig stoppet pga. at brufolka er overført til Statens vegvesen Buskerud for å fullføre Gunnarsrud bru etter konkurransen i firmaet Petter Kristiansen A/S. Se neste side.

## Gutufossen bru

Arbeidene på Gutufossen bru følger oppsatt framdriftsplan.

## Hallan - Hanekleiva

På strekningen Hallan - Hanekleiva er sprenging og utkjøring av masser i Kvernhusåsen igang. Det samme er arbeidet med framføring av vann, spillvann og kabler i Lillevannsveien.

## Hanekleivtunnelen

Omprosjektering og utarbeidelse av nye anbudsdokumenter for forskjæringen til Hanekleivtunnelen pågår.

# Dekorering av underganger

- For å bedre miljøet i gang- og sykkelveg-undergangene vil Vegvesenet nå gi skolene mulighet til dekorering/maling av disse, sier avd.ing. Per Korsnes til Vestfolder'n. Dette skjer i forbindelse med at Vegvesenet 1. januar 1995 overtok driften av gang- og sykkelvegene langs riskveger.

Jorun Sætre

Mange skoler har vist interesse for oppgaven og planleggingen er nå i full gang.

Over mange år har endel underganger blitt tilgriset med "tagging", skriblerier og

spaying, ofte med rasisitiske uttrykk o.l. Omfanget av denne tilgrisingen varierer fra sted til sted. Noen underganger har allerede blitt dekorert av skoleelever.



Mange underganger trenger absolutt en ansiktsløftning, sier Per Korsnes og forteller at det er stor interesse fra skolene.



# Vestfold redder "Konkursbrua"



- Det så ganske ille ut der da vi kom dit, sier leder av bruseksjonen Einar Lunde. Statens vegvesen Vestfold ble spurt om å gå inn å overta arbeidene med Gunnarsrud bru på ny to-spors Vestfoldbane i Buskerud etter at entreprenørfirmaet Petter Kristiansen gikk konkurs.

## Jorun Sætre

### En tillitssak

- Dette er en tillitssak for oss, sier Einar, gutta har igjen vist vilje til å ta en utfordring og har stått på med denne litt spesielle jobben. - Det at arbeidene ble mer krevende enn først forutsatt, stoppet dem ikke, sier han videre.

### Et samarbeidsprosjekt

- Vi ble spurt av Statens vegvesen Buskerud om vi kunne gjøre resten av arbeidene på denne NSB-brua, forteller Ei-

nar. Den skulle vært ferdig for jul og da firmaet Petter Kristiansen gikk konkurs rett før påske gjenstod det ca. 43 m å støpe. NSB er byggherre og Statens vegvesen Buskerud ved prosjektleder Kjartan Hove har byggeledelsen.

### Hastejobb

- Jeg kan godt skjønne at NSB følte at tiden begynte å renne ut, sier Einar og legger til at det begynner å bli dårlig tid i forhold til åpningen av ny E

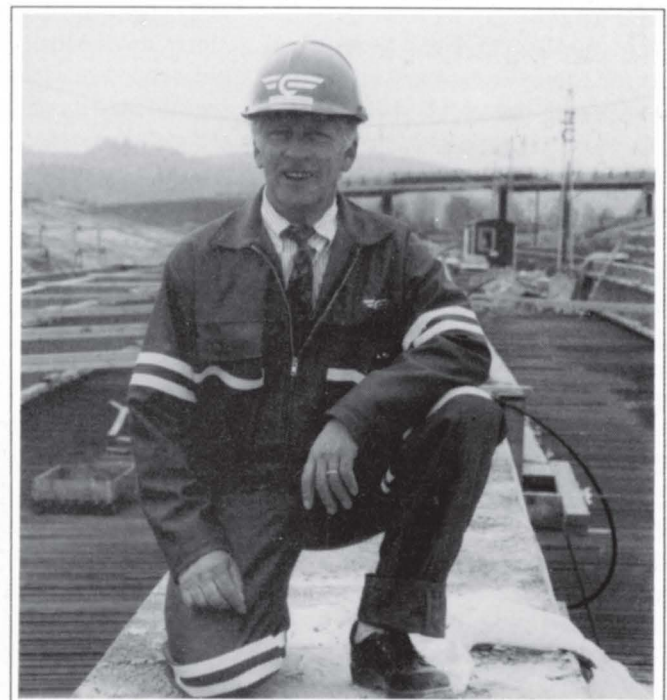
23 personer stod på for å bli ferdig med støpingen av Gunnarsrud bru 23. mai.

gjorde situasjonen vanskelig for prosjektledelsen i NSB. Ifølge prosjektleder Per Odd Jacobsen var de kommet i en vanskelig situasjon i forhold til tidsskjemaet.

### Mye ekstraarbeider

Det var mye arbeid med forsterkning av reis og grunn for brukjengen kunne ta fatt på støpingen. - Vi måtte inn med nytt reissystem, forteller Einar. Bedre fordeling av belastningen og sikring av oppbyggingen av stillas måtte til og her var det mye å gjøre for erfarne og positive brufolk fra Vestfold.

18 og Vestfoldbane i oktober. At brua skulle vært ferdig for jul er en ting, men at entreprenørfirmaet gikk konkurs også,



- Det begynner å bli dårlig tid i forhold til den planlagte åpningen i oktober, sier prosjektleder i NSB Per-Odd Jacobsen.



# Arbeid uten hinder for trafikken



Klokken nærmer seg syv om morgenen og trafikken er i ferd med å ta seg opp på E 18 ved Holm.

Når det blir vår i luften er det ganske vanlig at gutta på Ås er ute på nattlige oppdrag. Denne maimorgenen var det noen nyasfalterte områder på E 18 som skulle formerkes. Kl 05.00 drog bilene ut på E 18. - Med en bil foran og en bak, skal arbeidet i merkebilene gå uten fare for sikkerheten, sier Gunnar Hansen idet vi stopper på Gulli for å "prikke opp" den første lille strekningen.

## Trond Holmstad

### Asfaltarbeid = vegmerking

I det vi stopper møter vi Tor Kristiansen, som har vært på asfaltkontroll på Gulli hele natta.

- Har vært her siden klokka åtte i går kveld, kan han fortelle idet han setter seg inn i bilen og "tar kvelden".

På Gulli er det bare noen hundre meter ny asfalt som skal merkes, før turen går videre til Holms i Sande.

### Både gult og hvitt

Fra bakken sør for Holms er det lagt ny asfalt helt til Sande.

Etter å ha prikket gult midt i vegen er tiden inne for å skifte farge på malingen som skal legges ut.

Nå skal det merkes ved Åsnes bru på sletta for avkjøringa til Sande.

- Det skal merkes markeringslinje en halv meter fra vangen på brua, og med så liten bredde gjør vi det lettest ved å stoppe trafikken og bruke midtmerker'n på bilen til kantene, sier Stein Egil Ødegård mens ny malingsort klargjøres.

Vel framme på Åsnes bru har også oppsynsmann Kjell Jacobsen kommet til.

Han ville kikke litt på stedet før merkingen. Litt diskusjon med gutta må til for å få de beste løsningene.

- Det beste er at vi ser det an og tilpasser merkingen litt etter stedet, men selvfølgelig etter læreboka, sier Stein Egil som kjører merkebilene. Trafikken på E 18 blir stoppet noen minutter, og det tar ikke lang tid før det er blitt kø, men den løser seg raskt opp igjen.

### E 18 blir prioritert

Kjell Jacobsen kan fortelle at E 18 prioriteres når det gjelder både formerking og maling. - Vi samler opp noen steder som skal merkes og forsøker så godt vi kan å få merket før helgene det som er asfaltert svart, iallefall på E 18, sier Kjell. Han kan fortelle at de ofte må ty til værmeldinga for å få hjelp til planleggingen av arbeidet, som må gjøres i tørt vær.



Kaffepause og fargeskifte på malinga, fra venstre: John Pape, Stein Egil Ødegård, Gunnar Hansen og Erik Jespersen.



Statens vegvesen vil registrere alle gamle veger:

# Gamle veifar som kulturminner

**Norsk Vegmuseum har tatt initiativet til en landsomfattende registrering av gamle veger fra før år 1900.**

**Denne registreringen bør være viktig for oss fordi hele vår veghistorie er verdifull for ettertiden.**

**Tom Skarre**



*Bildet viser en gammel ride- og kjørevei (hest og vogn) ved Oksholmen i Tjølling.*

## Kulturlandskap

De gamle veiene er også en viktig del av vårt kulturlandskap, og derfor kan bevisstgjøringen omkring de gamle vegene og deres historie gi oss en bredere natur og kulturopplevelse i utbytte på vandring i skog og mark.

De gamle hulveiene og rideveiene ligger der, riktignok er det ofte bare snakk om korte parseller som ikke er fylt igjen eller dyrket opp, men de ligger der med sitt karakteristiske U-profil og ofte i nær tilknytning til mange av de turveiene vi ellers bruker. U-profilet har terrenget fått ved århundreders slitasje av føtter og hester. Høyden på et slikt profil her i fylket målte jeg til 1,5 meter.

De som har vist interesse for de gamle veienes historie har ofte vært bygdebokforfattere og enkelte lokale historielag, samt enkeltpersoner med til-

knytning til Vegvesenet. I den grad det har vært gjort et arbeid med veiens historie har dette ofte vært hovedveier av «nyere» dato.

## Veienes historie

Veienes historie inneholder de fleste elementer i vår lokalhistorie og skjuler mye interessant både om hverdag og høytid, samkvem og næringsliv.

«Veienes historie» må ikke forveksles med «vår veghistorie», som det har vært skrevet mye om.

De som dessvære har ødelagt flest spor av våre eldste ferdselsveier har nok vært vegvesenet selv, i forbindelse med ombygginger og nyanlegg.

Det er først i de senere år at Vegvesenet har startet et viktig arbeid med bevaring og rekonstruksjon av det eldre vegnettet.

## Oldtidsveier

Hulveier og rideveier fra oldtiden har heller ikke fått sin plass i arkeologisk sammenheng, verken her i Vestfold eller landet forøvrig.

I det økonomiske kartverket er gravrøyser, gravhauger og steinsettinger avmerket, men nesten aldri hulveiene, selv om de som oftest er eldre enn gravminnene.

Det er derfor særlig viktig og prisverdig at Norsk Vegmuseum har tatt initiativet til en registrering, slik at alle de gamle vegfarene kan kartlegges og kanskje også i noen grad merkes i terrenget. Hvis vi er heldige og ressursene er tilstede kan vi kanskje også få frem noe av historien omkring disse veiene.

## Vestfolds gamle veier

De eldste vegene kan vanskelig tidsbestemmes, men så lenge Vestfold's jord har vært dyrket og/eller det har vært

drevet fangst her, har også folk vandret i området. De gamle boplassene i fylket skulle gi indikasjoner om de eldste veifar. Det samme gjør gravrøyser og hauger. Det hevdes at de ble lagt nær, eller i tilknytning til veiene for at sjelen lett kunne vandre videre i livet, og at de døde også kunne minnes av de veifarende.

Disse eldste veiene som folk gikk og senere red gikk ofte over høydred og i nærheten av åser, og slik finner vi også mange av våre fornminner i dag når vi er ute å går på stier og turveger.

Hvorfor veiene ble lagt i slike «tungvinte» traseer, kom av endel spesielle forutsetninger som er verdt en artikkel for seg. Gamle hulveier og rideveier kan vi bl.a. oppleve i vårt fylke i Bøkeskogen i Larvik, på Bommetad i Hedrum, i Tjølling, Sandefjord og flere andre steder.



Vegveteran med mange tanker om Vegvesenet:

# Arbeidet går for raskt og effektivt



*Einar Mathisen holder formen vedlike med turer i skog og mark, og vedhogst hele sommerhalvåret. Omvinteren klover han veden.*

- Det er noe svineri med alle som er arbeidsledige nå. Jeg tror arbeidet går for fort i dag med alt det flotte utstyret. Uttalelsene kommer fra en pensjonert vegveteran med over femogtredve års fartstid i Vegvesenet. Einar Mathisen har E 18 som nabo, og ble senest i fjor høst kontaktet av Vegvesenet for å bistå med sin viten om byggverk fra "gamle-dager". Og det er de gamle dagene han husker best, pensjonisten som er i usedvanlig god form i sitt 86. år.

## Trond Holmstad

Vestfolder'n er på Hobæk ved Halle-vannet i Larvik. Her har Einar Mathisen levd nesten hele sitt liv. Fra stua kan vi høre trailere som gir full gass for å komme opp bakken og innover mot Solum.

- Jeg hører ennå godt, men bråket fra E 18 har jeg sluttet å høre for lenge, lenge siden, forteller Einar.

## Slo ned "borane" for hånd

Han hadde 65 ore timen fra starten kan han minnes. Jobba i et lag på fem-seks mann. Nå er alle de andre borte.

- E 18 var en av de store jobbene på den tiden også, forteller han. Selv var han med på E 18 arbeidet fra Telemarksgrensa og helt til Sagbruket ved Holms. Senere jobbet han gjennom hele Lågendalen, fra Lauvmoa til Vindfjellkrysset. Einar rister på hodet når han tenker på hvordan de sleit for, og det utstyret som finnes i dag.

- Vi slo borane ned for hånd den gang. Ei beite var jeg i lag med en kar som nektet å snu boret (holde det). Han ville bare bruke slegga. Det var ikke jeg som var uvis på slegga, men heller han som ville holde varmen, forklarer Einar. Han min-



*Einar Mathisen kan se tilbake på et aktivt liv i Vegvesenets tjeneste.*

nes at de fikk lånt den første "pressa" rundt krigens dager.

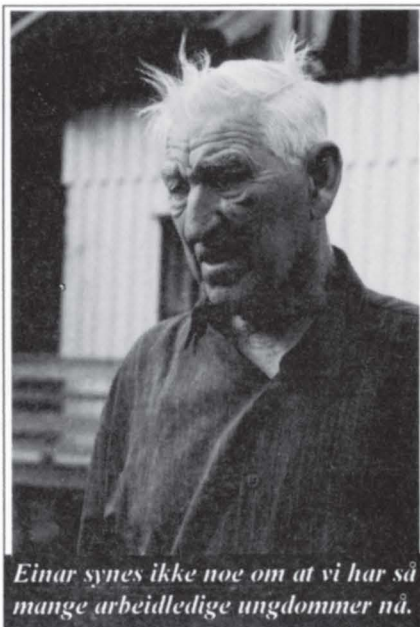
- I dag går arbeidet nesten for fort. Noe må være gærnt med så mange arbeidsledige som det er nå, mener Einar.



## Starta opp rundt 1930

- Jeg kan huske sommeren -33. Da hadde vi en god del dreneringsarbeid. Da ble forresten Stavernsveien asfaltert for første gang, tror jeg. Det ble også asfaltert ved Haukerød, forteller Einar. Han er litt usikker på om det var 1932 eller 1933! Dengang var det mest jobb om sommeren. Om vinteren var Einar "vegvekter". Skulle se etter, og renske grøfter osv. Han forteller om ei tid i Vegvesenet hvor det var ansatt en masse folk på sysselsetting. Einar kan huske både bakere og malere som jobbet i Vegvesenet den gang.

- Da het vegsjefen Sundt. Kan sanse at han hadde en stor gul lærfrakk på seg når han var ute, forteller Einar. Han må le litt når han tenker på den gule lærfrakken som sitter så godt i minnet.



*Einar synes ikke noe om at vi har så mange arbeidledige ungdommer nå.*

## Ukependling til Kvelde

Einar forteller om tida senere på anlegget i Lågendalen. - I Kvelde måtte vi være borte ei uke om gangen, forteller veteranen som godt kan huske ingeniør Trygve Rognan, som senere ble vegsjef i Buskerud.

- Det var svinkaldt i Lågendalen. Ikke hadde vi noe brakke med varme. Vi fikk lov til å sette opp ei smie for å kvesse borene vi slo på. Til slutt måtte vi ta

kontakt med Everket, og sjøl betale for strøm slik at vi fikk varme oss.

## Sendt til Finnmark under krigen

I 1942 skulle tyskerne ha noen mann og endel lastebiler fra Vegvesenet til Finnmark for å bygge vegger. - To av kompisene mine fikk tid til å dra til doktor'n, det fikk ikke jeg. Dermed ble det til at de slapp turen, mens jeg fikk femti kroner i reisepenger, forteller Einar. - Vi brukte ca 14 dager på bussturen oppover, en tur

som gikk i flere gamle busser, med en tysker med gevær på hver buss. Vår gikk "i knas" på Oppdal. Da vi kom fram etter en lang tur hadde tyskerne fått 300 mann og en lastebil, sier Einar og ler. - På ei telegrafbu i Alta med 10-15 senger, lå vi over tredivetvann. Etter noen dager ble vi sendt hjem igjen, forteller Einar.

Det hører også med til historien at vel hjemme ble alle trukket de femti kronene til reisepenger på første lønninga!

## Den verste jobben

Åsbakken på Sem er noe av den verste som Einar Mathisen har vært med på.

- Det tok en halv time å sykle hjemmefra til Farriseidet tidlig på morran. Så satt vi på en kasse bak på planet av en lastebil(drevet av generator) i over en time. Det var ikke akkurat gode veggen dengang, kan Einar fortelle. Etter en hard arbeidsdag kan Einar godt huske turene hjem fra jobb.

- Sanser godt bakkene ned fra Verningen, de var forferdelige. Hadde det vært en sving til, så hadde jeg spydd, sier Einar. Den jobben varte en hel sommer.

## Seksti år bak rattet

I fjor kjøpte Einar seg ny bil igjen. Han holder seg til japanske for tiden. Nå har han en sprek Nissan Micra som han er godt fornøyd med. - Det er noe annet enn den første bilen jeg hadde som var en Austin Seven 1928 modell. Nå går alt så kjapt og stille, før var alt stort og tungt, forteller han.

## Kunnskap til nytte i dag

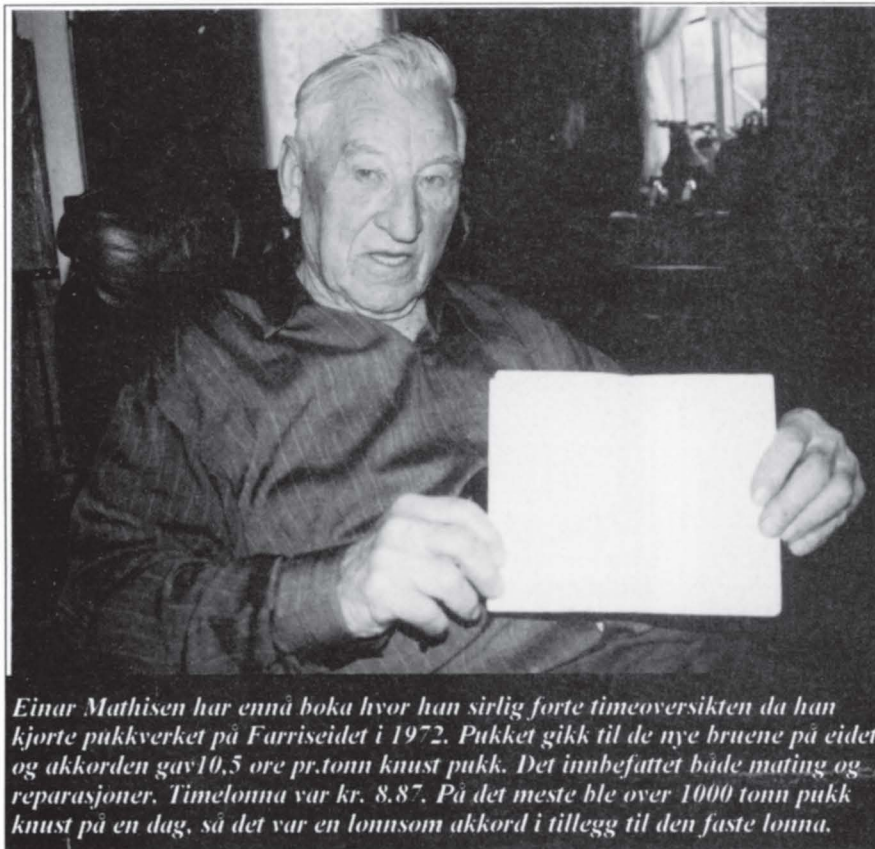
I fjor høst ble Einar kontaktet av Trygve Stien på LAB'en.

- Han hadde noen spørsmål om Tjennemyra bru like oppi bakken her, som jeg var med å bygge i sin tid. Pælane var i ferd med å smuldre opp, forklarer Einar. Han syntes det var fint å få litt kontakt med "den operative delen" av Vegvesenet igjen.

Før i tida når han jobbet i etaten husker han at han ergret seg over detaljer etter vegene også når han var på ferie.

- I dag er det litt bedre, innrømmer Einar. Men han mener fortsatt at det burde være mulig å få gjort ting ute på veggen uten at det skal være nødvendig med både ingeniører og oppsyn.

- Det må da bare være å sette i gang, mener Einar, som ikke legger skjul på at han ikke har mye til overs for byråkrati etter et hardt men rikt liv i Vegvesenet.



*Einar Mathisen har ennå boka hvor han sirlig forte timeoversikten da han kjørte pukkverket på Farriseidet i 1972. Pukket gikk til de nye bruene på eidet, og akkorden gav 10,5 ore pr.tonn knust pukk. Det innbefattet både mating og reparasjoner. Timelonna var kr. 8,87. På det meste ble over 1000 tonn pukk knust på en dag, så det var en lønnsom akkord i tillegg til den faste lønna.*



# Nytt ansikt

# i blant



**Hans Petter Carlsen**

Hans Petter (28) er en ekte Tønsberggutt, oppvokst i Husvik. Etter flere års skolegang i

Oslo har han nå foreløpig bosatt seg på Teie. Hans Petter er nå tilsatt i et vikariat på EDB-seksjonen, i en jobb som er lik den han hadde i halvannet år på Vestfold og Buskerud slakteri.

På fritiden driver han litt med dykking og bowling, foruten å programmere og spille på PC'n hjemme, som de fleste andre data-interesserte gutter gjør.

Hans Petter liker seg veldig godt i jobben på vegkontoret, og han synes miljøet er kjempebra.

# Ollebukta åpnes

Ollebukta har vært en stor-satsing for Statens vegvesen i Vestfold. Det ble et omtalt prosjekt fordi Vegvesenet valgte å pusse opp strandpromenaden og kaia i båt-havna, istedet for å legge g/s-vegen langs riksvegen. Slik Ollebukta nå framstår er

den en fryd for øyet, både for fastboende og tilreisende. Du kan få sjansen til å se den under den offisielle åpningen. Den skal skje like før avgangen med "KYSTEN 1" på årets velferdstur den 16. juni. Åpningen skjer i forbindelse med åpningen av kystruten.



**Bildet over:**

Siste hånd på verket ble gjort i mai måned. Her er det Anne Lise Røed som legger ned noen av de siste steinene under "finishen".

**Bildet til venstre:**

Ollebukta er blitt et flott anlegg som Tønsbergs befolkning kan være stolt av. Båtforeningen har da også vært overbegeistret over samarbeidet de har hatt med Vegvesenet.



# Min mening:

**Erik Thomassen:**  
Trafikant & kjøretøy

## Har vi bruk for administrasjonsavdelingen?

Hvordan skal administrasjonsavdelingen greie å serve resten av etaten slik at de øvrige avdelingene ikke bygger opp lignende kompetanse på egen avdeling, spør Jorun Sætre i "Redaktøren mener" i Vestfolder'n nr. 3/95.

Jeg er ikke så sikker på om det ville være noen tragedie om de øvrige avdelingene fikk sterkere innslag av andre kompetanse-typer i sinerekker. Tvert i mot tror jeg at det er en svakhet med hele etaten at fagmiljøene rendyrkes. Det er (sivil)ingeniørene som dominerer blant ledere og saksbehandlere på vegkontoret. Jeg har stor respekt for deres faglige dyktighet. Den kunne vi ikke klart oss uten. Kanskje kunne likevel jobben blitt enda bedre gjort om også andre faggrupper hadde spilt en større rolle i prosessene.

Det å planlegge og prosjektere et veganlegg er f.eks. en bred samfunnsprosess der de avgjørende spørsmålene i mange tilfeller slett ikke er av teknisk art. Etter min mening er dette et eksempel på et område hvor både økonomer, samfunnsvitere og informasjonsfolk kan spille en viktig rolle. I den grad vi har slik kompetanse i dag, finnes den på administrasjonsavdelingen. Mitt inntrykk er at den ikke utnyttes så godt som den burde, og - viktigst - den deltar ikke i utviklingen av policy og arbeidsmåter på avdelingene. Det er kanskje en dristig påstand, men jeg tror at vi kunne oppnådd bedre og mer smidige planprosesser om også andre faggrupper enn

(sivil)ingeniørene hadde deltatt i dem.

Selv om det stadig skjer en betydelig teknisk og faglig utvikling, har Statens vegvesen som organisasjon vært temmelig statisk over lang tid. De enkelte avdelingene har utviklet egne fagmiljøer og egne fagkulturer. Anleggs- og planfolk ser forskjellig på tingene. det samme gjelder for de som har jobbet med drift og biltilsyn. Stort sett har man rekruttert ledere innenfor avdelingene. Dette kommer også til uttrykk i søkerlistene i forbindelse med ansettelse av nye seksjonsledere i Det nye Vegvesenet. Søknader på tvers av de gamle avdelingsgrensene var så få at de kunne telles på én hånd, og bare én enkelt av dem resulterte i ansettelse.

Det nye Vegvesenet må bl.a. sees som et resultat av at etatsledelsen har innsett den svakheten det er at det har blitt utviklet monokulturelle avdelingsmiljøer, d.v.s. miljøer der de aller fleste har samme utdanningsbakgrunn og gjerne også felles verdiplattform. Nå forsøker man å integrere trafikkfagene, plan/anleggskulturen og de ulike miljøene i utedrifta. Kanskje burde man også ha gått lenger i å forsøke å integrere de ikke-tekniske fagene i de operative avdelingene. Vi burde faktisk hatt økonomer på alle avdelinger. Likeledes burde vi hatt folk med større kompetanse på samfunnsmessige prosesser, og folk med kunnskap om informasjon og kommunikasjon. Jurister ville også kunne til-

ført avdelingene kompetanse de har bruk for. Det vil heller ikke vært noen hemsko verken for etaten eller avdelingene om de var mer selvhjulpne på edb enn det de er nå, ikke minst fordi kunnskap på dette området også kan være viktig input i videreutviklingen av etatenstjenester og produkter.

Noen vil kanskje hevde at det ikke finnes arbeidsoppgaver nok til at man kan ha økonomer, jurister og andre merkverdigheter i full stilling på tekniske avdelinger. I så fall må de lære seg å gjøre andre ting også. Den utdanningen man har vil hele tiden være viktig for hvilken innfallsvinkel man har til jobben som skal gjøres, men i dagens samfunn er det slik at mye av opplæringen må man få gjennom jobben og i videreutdanning i regi av arbeidsgiveren.

Selvfølgelig har vi fortsatt bruk for en administrasjonsavdeling. Det må likevel ikke bli slik at denne avdelingen skal ha enerett på all kompetanse som ikke mer eller mindre direkte er knyttet til bygg- og anleggsfagene. Etter min mening bør målet være at administrasjonsavdelingen skal være så liten som mulig. Bare de saksfelt som angår helheten må nødvendigvis ligge her: arkiv, sentralbord, driften av vegkontoret og data- og telenettverkene, etatsregnskap, lønn og deler av personal. Dette ville muligens føles stusselig for administrasjonsavdelingen, men for etaten som helhet tror jeg faktisk det ville vært en berikelse å få spredt og bygget ut en del av den fagkompetansen avdelingen i dag sitter på.

## Pensjonistturen 1995

### Tirsdag. 13. juni

#### Avreise fra:

- Kl. 07.00 - Avreise Sande vegstasjon
- Kl. 07.15 - Holmestrand jernbanestasjon
- Kl. 07.30 - Kopstadkryset
- Kl. 07.45 - Ås vegstasjon
- Kl. 08.15 - Vervingen vegstasjon

#### Program

- Kl. 10.00 - Ankomst Ulefoss
- Kl. 10.30 - Avgang med M/S Viktoria
- Kl. 13.15 - Ankomst Lunde, lunsj Norsjø Turisthotell
- Kl. 19.00 - Ankomst Sande

Påmeldingsfristen var 24. mai



# "I vegger

- Vi er meget godt fornøyd med dagen, sier avd.ing Bjørn Andersen. 10. mai var dagen for kampanjen "I veggen for deg". De fleste vegarbeidere i driftsområdene var ute på vegen og fokuserte på deres egen sikkerhet.

Jorun Sætre

## Mye oppmerksomhet

- Aldri har vi fått så mye oppmerksomhet, sier oppsynsmann Harald Inderøy i driftsområde tre til Vestfolder'n et-



*Øvind Lindseth og Bent Jahr (t.v.) stoppet bilistene langs E 18 i Sande etter at de hadde kjørt forbi arbeidsstedet i krysset E 18/riksveg 319. Her forteller Øyvind en bilist at han har kjørt for fort forbi arbeidsstedet med nedsatt hastighet til 50, men bilisten hadde ikke sett 50-skiltet.*



ter kampanjedagen for vegarbeidernes sikkerhet. Med politiets hjelp fikk Statens vegvesen Vestfold markert seg på E 18 ved Ringdal i Larvik kommune. I Sande var Øvind Lindseth og Bent Jahr plassert på E 18 etter interimsvegen i krysset til Svelvik. En representant fra lensmannsetaten i Sande var med og med direkte overføring i Vestfoldsendinga der Øyvind ble intervjuet, gikk alt over all forventning. Det er ikke daglig kost for en vegarbeider å være direkte på lufta på NRK, men han taklet dette flott og fikk fortalt hvordan det virkelig er å arbeide på en så trafikkert veg som E 18.

## Samarbeid med politiet

På begge arbeidsstedene langs E 18 var mobil hastighetsmåler plassert og bilistene kunne lese av sin egen hastighet, og hvis de kjørte over lovlig fartsgrense, ble de vinket inn av politiet for representanter for Statens vegvesen tok over og forklarte litt om vegarbeidernes arbeidsplass, spesielt på E 18. Terje Olsen fra Larvik politikammer var som vanlig i slag og han har en positiv holdning til denne viktige fokuseringen. Selv om han kanskje kunne tenke seg en mer "alvorlig" behandling av de verste fartsovertredere, gikk det bra med en muntlig advarsel denne gangen.

*På riksveg 319 var det bl.a. Kjell Bleika og Jan Syvert Bråthen som vinket inn bilistene. - Det var mange hyggelige og positive bilister, forteller gutta til Vestfolder'n.*



# "for deg"



Oppsynsmann Harald Inderøy og Terje Olsen fra Larvik politikammer snakker her med en kvinnelig bilist som hadde kjørt altfor fort forbi arbeidsstedet. Olsen hadde med laserradar som også viste at bilisten holdt godt over 50 km/t.



idet de pratet med folk og delte ut brosjyre og "Wuppies".

## Krever bedre sikkerhet

Hensikten med en slik markering er å gjøre bilistene oppmersomme på våre vegarbeidere. Effekten av en slik kampanje er vanskelig å måle, men gruppa som har vært igang har vurdert saken som viktig og bestemte seg tidlig for også dette året kjøre en slik kampanje. Vestfold er en av to fylker som denne våren har fokusert på sikkerheten til våre vegarbeidere. Gruppa har savnet en markering sentralt og mener at en riksdekkende markering i tillegg til lokale opplegg har noe for seg. Hvis vi ikke gjør noe - oppnår vi ikke noe. Ballen kastes over til Vegdirektoratet som bør gjøre en vurdering i saken.

## Fin innstilling

I tidligere nr. av Vestfolder'n har undertegnede skrevet om innstillinga til de som var med på vegen i tidligere kampanjer. I forberedelsene til årets kampanje ble vegarbeiderne koplet tidlig inn i prosessen og det har gitt resultater. Denne gangen var det frivillig deltakelse og det har vært holdt møter med vëgarbeiderne i de tre områdene og jeg tror dette har gitt bedre motivasjon. Årets kampanje er uten tvil den "beste" når det gjelder oppmerksomhet fra media og intern deltakelse.

På riksveg 319 var det driftsområde to som hadde folk i aksjon. Ved arbeidsstedet i Gunnerodbrekka var det ned-satt hastighet og innsnevring av vegen. Vegvesenets folk var plassert ved lomme sør og nord for arbeidsstedet. Allan Kristiansen og Trond Carlsen stod ved Bakkenteigen og vinket inn bilister og hadde en hyggelig prat der trafikantene ble påminnet om vegarbeidernes arbeidsplass i vegen. Ibunnen av Brekka stod Jan Syvert Bråthen og Kjell Bleika.

## Hele fylket

Ved bensinstasjoner i alle områdene stod også vegarbeiderne og markerte dagen-

*Trond Engebriksen snakker med trafikanter som var innom Fokserød rasteplass og forteller at alle var positive til vegarbeidernes kampanje.*



# Veteranbiler - den store lidenskapen

Av Jorun Sætre

Han er lykkelig eier av to A-Forder fra 20-åra, Bjørn Skjeggerød på Ås vegsentral. - Jeg har drivi med bilær i all tid, forteller Bjørn på brei Andebudialekt til Vestfolder'n. Men det er tydeligvis gamle biler som vekker den største interessen for tida.

- Oppussingen av Fordene var i samarbeid med min far, forteller Bjørn. Det er ikke vanskelig å få tak i deler til slike gamle biler, de bestilles fra USA. De to bilene er nesten helt like, bortsett fra at den ene er to-dørs og den andre fire-dørs.

Det er to flotte stasbiler som ved mange anledninger blir benyttet i bryllup, 17. mai og noen finværsdager på sommeren. To kortesjer for Vegvesenet har det også blitt, forteller



- Denne staselige A-Ford 1928 modell har jeg restaurert sammen med min far, forteller Bjørn Skjeggerød stolt.

Bjørn.- Om vinteren står bilene i opplag (jekket opp) i garasjen "hime" i Andebu, sier Bjørn.

Bjørn Skjeggerød har vært ansatt i Statens vegvesen Vestfold i 25 år. Den eksakte datoen er 4. mai.

Vestfolder'n gratulerer Bjørn med jubileet. Som sjåfør på høvel ble han ansatt i 1970 og siden ble det også lastebil. Men så kom sykdommen MS snikende på slutten av 70-tallet. Det hele startet med at han begynte å se dobbelt.

På den tiden jobbet han i Lågendalen. Når han møtte en bil på veggen, så han to!

Sykdommen førte til at han skiftet arbeidsområde og "havnet" på lageret på Ås vegsentral. - Jeg er fornøyd med at Vegvesenet takket dette på denne måten, sier Bjørn som legger til at sykdommen nå har stagnert, den har holdt seg rolig i lengre tid. Han forteller til Vestfolder'n at han fungerer bra på jobben nå og har mange gode kollegaer som vet å ta hensyn samtidig som de behandler han som en av dem.

Bjørn trives når han kjører registreringsbilen, da får han komme ut i bil. Å jobbe på lageret er stillestående arbeid og Bjørn liker forandring en gang iblant.

## Pensjonistmøte med befaring på E 18 -anlegget

Undertegnede vil på vegne av over 30 fornøyde pensjonister rette en takk til ledelsen for E 18 anlegget for en interessant dag på anlegget.

Onsdag 19. april dro vi med buss fra Ås vegstasjon til anleggsriggen på Barstad. Vi ble alle imponert over lokalitetene, det var et lyst og trivelig sted å arbeide. Prosjektle-

der Karl Høiland informerte om anlegget, og vi fikk deilig servering. Vegsjefen var også med og benyttet blant annet anledningen til å overrekke blomster til en av pensjonistene, Rolf Kristiansen, som fylte 80 år den 24. april.

Etterpå ble anleggsleder Leif Kjølén med i bussen og guidet oss til - og rundt på E 18-

anlegget. Det er imponerende hva størrelse og utførelse angår, det må sees for å forstå hva Statens vegvesen Vestfold utfører! Finner ellers ingen grunn til å utdype dette, da det er skrevet mye om anleggsvirksomheten i Vestfolder'n tidligere.

Etter omvisningen, som vakte betydelig interesse blant pen-

sjonistene, kanskje særlig blant tidligere anleggsarbeidere, gikk turen tilbake til Ås vegstasjon.

Atter en gang, takk for fin mottakelse!

Annlaug Wold

### Hjertelig takk

for oppmerksomheten ved min 80-års dag.  
Johan Sandmoe

### Tusen takk

for gaver, blomster og pene ord  
i forbindelse med min 50-års dag.  
Vigdis Myhre



# Skademeldinger

Når en skademelding mottas på vegkontoret blir den registrert som innkommet post og journalført. I postlisten står det ikke noe om at det er en skade men ordet «Personalsak» blir brukt. Avdelingslederen til den som er skadet får en kopi av skademeldingen. Originalen arkiveres hos meg.

Deretter fylles det ut et skjema som går til trygdekontoret i den kommunen som den skadede bor. Trygdekontoret avgjør om det er en yrkesskade eller ikke. Hvis skaden godkjennes som yrkesskade vil du få dekket egenandel ved fysikalsk behandling eller annen nødvendig behandling. Ta derfor vare på evt. kvitteringer du måtte ha i en slik sammenheng. Noen ganger skjer det uhell som ikke blir sett på som skade av den det gjelder. Skademelding blir



Denne spalten er ment som et informasjonssted for Helse-, Miljø- og Sikkerhetsarbeidet i Statens vegvesen Vestfold. Spalten blir skrevet av verneleder som tar opp aktuelle emner og temaer som han arbeider med. Forslag og synspunkter kan du ringe inn på telefon 33 37 17 56, personsøker 96 62 95 12, eller sende noe i posten.



ikke fylt ut.

Hvis det senere viser seg at du har fått en skade av det som skjedde kan det være vanskeligere å få godkjent den som yrkesskade. I slike tilfeller må det fylles ut en skademelding som sendes meg.

Slik jeg ser det er det bedre at det sendes inn en skademelding for mye enn en for lite. Bedriften får en mulighet til å gjennomføre tiltak slik at skader unngås - og den enkelte blir sikret slik at han/hun ikke blir økonomisk skadelidende som en følge av skaden.

## Utdrag av forskrift om egenmelding



### Forskrift om egenmelding.

Fastsatt av Sosialdepartementet 11. januar 1978 i medhold av lov om folketrygd av 17. juni 1966 § 3-12, endret ved vedtak av 18. mars 1982 nr. 570, 21. febr. 1984 nr. 437, 7. juli 1989 nr. 548.

### §1. Hva egenmelding er.

Med egenmelding menes her at en arbeidstaker melder fra til arbeidsgiveren om at han/hun må være borte fra arbeidet på grunn av sykdom, og får rett til sykepenger på grunnlag av denne meldingen uten å legge fram legeerklæring om at fraværet skyldes sykdom.

### §2. Når egenmelding kan nyttes.

Egenmelding kan nyttes for inntil tre

kalenderdager om gangen. Er man syk umiddelbart før og umiddelbart etter arbeidsfrie dager, tas de arbeidsfrie dagene med når antall kalenderdager beregnes. (F.eks. fredag t.o.m. mandag er å regne som fire dager.)

Varer arbeidsuførheten utover de dagene egenmelding kan nyttes kreves det at lege søkes og at fraværet blir bekreftet av lege fra og med den første dagen man skulle ha vært i arbeid igjen.

### §3. Hvem som kan nytte egenmelding.

Rett til å nytte egenmelding har arbeidstaker som har vært ansatt i minst to måneder før arbeidsuførheten oppsto. Egenmelding kan ikke nyttes når arbeidstakeren har vært sykemeldt i to

uker, og så blir syk igjen før han/hun har vært i arbeid i to sammenhengende uker.

### §4. Hvordan man skal gå fram ved sending av egenmelding, og virkningen av at melding ikke blir gitt.

Melding om sykdom må gis så snart som mulig og senest første fraværdsdag innen arbeidstidens slutt. Dersom arbeidstakeren ikke melder fra da, faller retten til sykepenger bort.

Man kan ha fire egenmeldinger iløpet av siste 12 måneder. Når man har brukt fjerde egenmelding får man en karensperiode på 6 måneder før man igjen kan benytte egenmelding.



# DET SKJER

## Anleggsavdelingen

E 18 kryss RV 319 i Sande - g/s veg Haga skole

Trafikken settes over kulverten før pinse. Kulverten kan taes i bruk av fotgjengere til st.hans. Beplantning og tilsåing gjøres ferdig før ferien.

## Små og mellomstore anlegg

Anlegg i drift:

Miljøsonen Sandefjord, (parsell Peder Bogens gt.)

Miljøsonen Larvik, (Dronningens gt.)

Kryssutbedring Ringdal E 18

## Bruarbeider/vedlikehold

E 18 Åsnes bru i Sande:

Betongreparasjon foretas. Ny membran legges og asfaltering utføres.

E 18 Gjennestadmyra bru i Stokke:

Lirespor i betongdekket utbedres.

E 18 Farriseidet:

Drenering og reparasjon av brufuge. Legging av membran.

E 18 Bommestad bru over RV 40:

Reparasjon av føringskanter.

RV 303 Hammerdalen bru i Larvik:

Resterende arbeider på føringskant utføres.

FV Z-261 Framnes bru i Sandefjord:

Reparasjon av vannlekkasje og føringskant.

FV Z-209 Holmen bru i Hedrum:

Ombygging av rekkverk.

## E 18 Nord

Bergsenga - Hallan

Sprengningsarbeider, knusing av grøftepukk, rørlegging og utkjøring av løsmasse og fjell er i full gang.

Fylkesgrensen - Bergsenga

På parsellen Buskerud grense til Bergsenga er arbeid med oppsetting av støyskjermerigang. Diverse pussarbeider samt beplantning er igang. Dette arbeidet går i forhold til oppsatte planer.

Hallan - Hanekleiva

På strekningen Hallan - Hanekleiva er sprenging og utkjøring av masser i Kvernhusåsen igang.

Hanekleivtunnelen

Omprosjektering og utarbeidelse av nye anbudsdokumenter for forskjæringen til Hanekleivtunnelen pågår.

## Bruarbeider

Hole vest:

Bygging av stillas, forskaling og armering av bruoverbygning pågår.

Gutufossen bru

Arbeidene på Gutufossen bru følger oppsatt framdriftsplan.

Gunnarsrud bru - for NSB i Buskerud:

Oppspenning av brua foretas. Endeslutninger støpes.

## Driftsavdelingen

### Skilt

Formerking, maling og oppmerking rundt om på vegene i hele fylket. Oppmerking og reparasjon av plast som f.eks fotgjengerfelt gjøres på entreprise.

Ny sykkelrute Helgeroa - Horten skiltes ferdig innen 16. juni, med hjelp til oppsetting fra kommunene langs ruten.

### Område 3

Vårens aktiviteter dreier seg om fjellrensk, grøfterensk, krattrydding, opprensning på rasteplassene, rette stabbe- steiner på g/s- veger, rep av kantstein, grøfting, feiing etc.

## Planavdelingen

Forslag til reguleringsplan for ny E 18 Helland - Moskvil, inkl. Kopstadkrysset, framlegges til formell behandling i Borre kommune.

## Trafikant & kjøretøyavdelingen

8. juni: Distriktsfinaler for sykkelprøven i Horten, Tønsberg, Sandefjord og Larvik. Kontaktperson: Leif Klyve.

## Administrasjonsavdelingen

Utarbeidelse av fylkesvegbudsjettet 1996 / LTB 1997-99 pågår. Frist til fylkeskommunen, 15. juni

## Gratulerer

### 50 år

Tor-Odd Ringseth 29.6

Arnfinn Bentzen 8.7

Wenche Andersen 14.7

Turiid Åsenden 21.7

### 65 år

Kjell Rønningen 26.7

### 70 år

Georg Kirkevold 19.6

Georg Uhlmann 19.6

Einar Flåtten 28.6

### 75 år

Johnny Andersen 9.7

### 80 år

Hans E. Allum 12.7

Jorun og Trond på Info  
ønsker alle i Vegvesenet en  
riktig God Sommer!

## Velkommen

Ame Vik

John E. Pape

Morten Olsrød

-Geotekniker

-spesialarbeider skiltseksjonen

-spesialarbeider skiltseksjonen