

LES OM 100-ÅRS JUBILÉET PÅ SIDE 5



Statens vegvesen
Vestfold

Bedriftsblad
for Statens vegvesen Vestfold,
Nr. 1, mars 1998
25. årgang

Redaksjon

Redaktør: Jorun Sætre
Journalist: Anne Mette Storvik
Layout: Knut Vedeld Hovde

Ansvarlig for Vestfolder'n:
Informasjonsseksjonen,
v/ seksjonsleder
Ann Karin Midtgaard

Redaksjonsråd

Johan Lepperød
Håkon Haugland
Hans Petter Sundby
Jenny Hagen
Tine Sande

Grafisk produksjon

Desktop og fotoscanning:
Knut Vedeld Hovde
Trykk: Cicero grafisk, Tønsberg
Opplag 2000

Utgiver

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

Foto på omslaget

Forsidebilde fra riksveg 19,
Tønsberg - Horten,
Innsidebilde fra Kronlia på rv. 35,
Bispeveien
Begge foto: Jorun Sætre



Johans betraktninger



Vegsjefembetet i Vestfold 100 år

Vi har behov for å se vår egen utvikling i et historisk perspektiv. "Uten fortid, ingen framtid" er ingen innholdsløs frase, men minner oss på hvor stor plass historien har. Det er viktig for oss som er i etaten, og for de som i årene framover vil velge Statens vegvesen som arbeidsplass, at vi alle har et grep om fortida vår. Historie er en viktig del av vår kulturarv. Det vil gjøre det lettere for oss å forstå nåtiden og påvirke våre handlinger til det beste for framtiden.

Mange unge har etter hvert funnet en trivelig arbeidsplass i Vegvesenet. Vi ønsker spesielt å gi disse en god historisk forankring. Noen av oss har vært så lenge i etaten at vi er en del av historien. For oss blir blikket lett nostalgisk når tankene vandrer tilbake.

Vi skal være stolte over vår historie og de mange som har trådd vegene foran oss. Vi har gode tradisjoner å ta vare på. Verdisettet vårt er preget av historien, tradisjonen som våre forfedre overleverte både skrevet og uskrevet.

Det hele startet med amtsingeniør Jon Gustav Blom og to medarbeidere. Etatsstolthet, kompetanse og nøkternhet preget våre forgjengere. Det var først etter krigen, og særlig etter 1960, at utviklingen virkelig har skutt fart og ført oss fram til den etaten vi er en del av i dag.

Vi kan ikke lenger beskrive Vegvesenet og vår virksomhet med én person. Det var litt enklere i amtsingeniør Bloms dager. Mangfoldet av personer og oppgaver har i løpet av de siste årene blitt stort. Vi må derfor i årene framover legge enda mer arbeid bak vår kontakt med omverdenen og systematisk styrke folks oppfatning av Statens vegvesen som en mangfoldig etat.

Et godt eksempel på nytenking for en vegetat er sykkelbyprosjektet. Sykkelvegnettet er snart bygd ferdig. Dette markerer at vår innsats må ta en ny form inn i det nye årtuseten. Gjennom samarbeid med Tønsberg og Nøtterøy kommuner, og ikke minst med innbyggerne, må vi arbeide med å få holdninger over til handling. Ved å synliggjøre vårt engasjement for økt trivsel og bedre helse og miljø, tror jeg at dette gir Statens vegvesen et nytt ansikt og økt respekt.

Og sånn helt på tampen. Gratulerer med ny form på Vestfolder'n. Jeg synes 25 års jubilaranten kler sin nye og tidsriktige drakt!

Velkommen til første nummer av Vestfolder'n i farger

Etter at bladet har hatt sitt faste utseende i svart/hvitt i en årrekke, er det hyggelig å kunne ønske leserne velkommen til en ny og fargerik Vestfolder. Bladet er inne i sin 25. årgang, samtidig som Statens vegvesen Vestfold feirer 100-års jubileum.

Vestfolder'n 25 år

Det første nummer av Vestfolder'n kom ut i oktober 1974 og bladet går nå inn i sin 25. årgang. Daværende redaktør, Jan Haugerød, var initiativtaker og pådriver til å starte "Vegavis for Vestfold", som de kalte avisa i begynnelsen. Det ble i første nummer utlyst en navnekonkurranse, og hele 47 forslag kom inn. Valget var vanskelig, men etter mange diskusjoner ble navnet "Vestfolder'n". Konkurransens vinner var Per Vaadal, som den gang var på planavdelingen.

Ny versjon

En ny epoke i Vestfolder'ns liv innledes i år, samtidig som bladet går inn i sin 25. årgang. Bladet kommer fra nå av ut i ny versjon med farver. Vi har valgt å bygge Vestfolder'n opp rundt noen faste temaer, som vil kjennes igjen på farver og design. Seksjonsleder i trafiksikkerhetsseksjonen, Erik Thomassen, og rådgiver i vegsjefens stab, Rune Gjør, er faste bidragsytere om temaene trafiksikkerhet og miljø.

Mer ekstern

Etter at etaten i 1997 foretok en gjennomgang av informasjonsbladene Minifolder'n og Vestfolder'n, ble det bestemt at Vestfolder'n skal være et informasjonsblad for de ansatte, men samtidig rette seg mer mot etatens eksterne samarbeidspartnere. Opplaget er økt fra 800 til 2000.

Informasjonsseksjonen

Det er informasjonsseksjonen som har ansvaret for Vestfolder'n. To av medarbeiderne tar seg av det journalistiske arbeidet og en har ansvar for layout og grafisk produksjon. Bladet trykkes hos Cicero Grafisk.

100-års jubileum! Hva er det som feires?



1 desember 1998 er det hundre år siden Statens vegvesen Vestfold ble etablert. Etaten hadde den gang ikke noe offisielt navn, men embetsutnevnelsen lød "amtsingeniør i Jarlsberg og Larvik amt". Vegsjefstiftelsen kom ikke før i 1949.

Med ansettelsen av amtsingeniør Jahn Gustav Blom, ingeniørassistent Kristian Nicolaisen og Haakon Blom som kontorist var vegkontoret opprettet. Det nye var at myndigheten for statens og distriktets vegger ble samlet på en hånd ("den kombinerte løsning").

Det dobbelte ansvar var et uttrykk for at både anlegg og vedlikehold skulle få en faglig og enhetlig ledelse lokalt. Tidligere hadde fylkene hatt veginspektør med tilsynsansvar, men ofte uten faglig kompetanse. Vegetaten sentralt var allerede godt organisert. Ordningen med amtsingeniører begynte i Agder og Telemark i 1893, og 20 år senere var den gjennomført i hele landet.

Hva skal skje?

Jubileumsfest

Lørdag 21. mars skal det være jubileumsfest i Hotel Klubbens bankettsal. Før middagen er det revy med egne folk. Etter middagen spiller "Stratos" fra Oslo opp til dans. Vegdirektøren vil være til stede og kaste glans over festen.

Åpning av gamle Sande vegstasjon

Tirsdag 26. mai skal den gjenskapte gamle vegstasjonen åpnes med pomp og prakt. Vegstasjonen er som de fleste vet, flyttet til området på Ås.

Du kan se følgende utstilt på vegstasjonen:

- snekkerverksted, - verksted med div. utstyr, - smie, "arresterte" skilt, - stativer med skuffter og bokser fra kjellerlageret (innhold: skruer, muttere osv.), - div.

kontorutstyr, - reoler med innhold, - oppsynsmannskontoret helt identisk, - informasjonsrom om Sande vegstasjon, - lokal utstilling, Holmestrandfjellet gjennom tidene (utstyr, bilder osv.)

Ifølge Mary Kristensen er det registrert over 300 gjenstander i løpet av den tida Sande vegstasjon har eksistert.

På åpningsdagen vil kantina bli brukt til utstilling av ting (produsert av egne ansatte) som skal stilles ut på Kulturdagene på Lillehammer i juni. Det kan nevnes treskjæring, malerier, husflidsnisser, trekullbrenning o.a.

Det er planlagt flere typer utstillinger utover sommeren. Av dette kan allerede nå nevnes: "Biltilsynets utvikling" og en utstilling med landmålingsutstyr.

Årets museale konferanse

Vestfold skal være arrangør for årets landsomfattende museale konferanse. Dette skal skje i dagene fra 24. - 27. august på Rica Park Hotell i Sandefjord.

Jubileumsbok

Statens vegvesen Vestfold skal utgi en jubileumsbok i oktober/november. I den forbindelse er det planlagt et 100-års spill der våre åtte vegsjefer skal "spille" sine roller.

Ambolt savnes

Hva er en smie uten ambolt? Nå har vi bruk for den gamle ambolten vår igjen. For å kunne gjenskape den gamle smia på Sande vegstasjon er det et ønske å ha ambolten på plass. Den som har vært så snill og tatt vare på den under den store flyttesjauen, kan ta kontakt med Mary.



På veg vekk fra vårt noe frynsete miljørykte?

Velkommen til den første miljøspalten i Vestfolder'n. Fra nå av vil jeg i hvert nummer skrive litt om hva som skjer på miljøfronten, både ute i den store verden og i vår lille vegvesen-verden her i Vestfold. Noen ganger vil jeg også skrive rett fra hjertet om hva jeg mener er viktig. Hver gang vil jeg også ha med en liten faktaboks om miljø. Disse faktaene kan dere bruke for å imponere andre. Det gjør nemlig jeg.

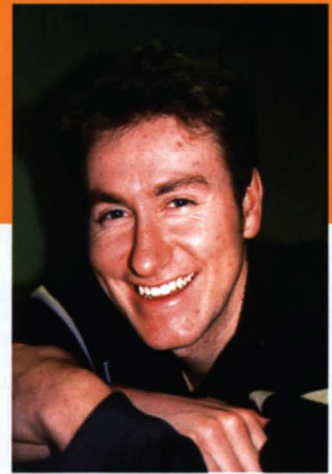
TEKST: RUNE GJØS FOTO: JORUN SÆTRE

Hver dag hagler det ord som biologisk mangfold, CO₂, klima, PM10, grønne skatter og NO_x ut av fjernsyn, radio og tabloider. Alt dette er en del av begrepet miljø. Men hva er egentlig miljø? Miljø som begrep har etterhvert begynt å ligne litt på været, alle snakker om det, men ingen kan liksom gjøre noe med det. Og hva betyr egentlig miljø for oss som etat? Er miljø noe vi skal tenke på, eller er det opp til andre å redde Vestfold og resten av verden fra klimakatastrofer og helsefarlige utslipp?

"Dugnad for framtida" het en stortingsmelding som kom i fjor sommer. Her varsles det om at hele vårt samfunn må være beredt til å gå sammen i en dugnad for at vår klode kan overlates til framtidige generasjoner i en ålreit stand. Vi i Statens vegvesen må være forberedt til å delta i denne dugnaden, og for å være litt i forkant av hva som kommer, er det viktig at vi begynner å tenke litt på hva vårt bidrag kan bli.

Det er akkurat her at jeg kommer inn i bildet. I løpet av dette året vil jeg med hjelp av noen engasjerte mennesker begynne en prosess hvor vårt forhold til miljø skal vurderes. Selv om vi ikke i dag er noen utpreget miljøetat, vet jeg at mange i Vegvesenet er opptatt av hva som skjer med våre omgivelser og har lyst til å ta i et tak.

De fleste vil vel lure på hva vi som vegvesen kan bidra med. Det å bygge veger i uberørt natur, er kanskje ikke blant de beste miljøtiltak i verden. Jeg vil komme med den påstand at så lenge vi er en vegetat, vil vi aldri kunne bli en miljøetat, uansett hvor mye vi prøver eller hvor mange landskapsarkitekter vi ansetter. Dusinvis av nye landskapsarkitekter kan ikke hindre at bil og veg forurensner og bygger ned natur.



Rune Gjøs

Rune er 28 år, etatens miljøkoordinator og hører til i vegsjefens stab. Han er utdannet siv.ing. og pendler (med tog!) fra Oslo hver dag. Han har ikke bil. Etter å ha vært ansatt i Vegvesenet fra 1993 til 1996 hadde han permisjon ett år for å jobbe i Naturvernforbundet. Nå er han tilbake igjen og innrømmer å ha fått en annen vinkling på oppgavene innenfor fagområdet enn han hadde tidligere. Men Rune har ikke blitt noen "miljøfreak" av den grunn, men forklarer at han er nøkternt bevisst på det uten å bruke pekefinger.

MILJØFAKTA

Visste du at:

På grunn av den økte rovdyrbestanden i Sør-Norge kan Vestfold kanskje få sitt første besøk av ulv siden slutten av forrige århundre

Folk i Horten sykler mer enn folk i de andre Vestfoldbyene

Eksospartikler er mer helsefarlig enn vegstøv

En tung bil slipper ut like mye eksospartikler som fire personbiler

Trafikkveksten i Vestfold i 1996 var nesten seks ganger større enn veksten i folketallet

Tore Kaurin sin bil klarte avgasstesten på Ås

Minst 11.274 personer i Vestfold er utsatt for utslipp av NO₂ fra vegtrafikken som kan gi dem varige helseskader



Vi er i dag ingen utpreget miljøetat, men mange i Vegvesenet er opptatt av hva som skjer med våre omgivelser. Her fra miljøgata i Horten.

Det er slett ikke sikkert at vi for evig tid skal være en vegetat, ting tyder på at vi i framtida skal ha et økt samfunnsansvar som transport-etat.

Det er derfor det er viktig at nettopp vi, som kanskje har et litt frynsete miljørykte, tar tak i vårt forhold til miljø. Det er mye vi kan bli flinkere på, og viktigst av alt; vi må begynne å tenke litt på hva vi kan bidra med i

den felles dugnaden for framtida. Ingen skal komme å si til oss at vi ikke er villige til å ta i et tak, selv om vi av og til kanskje legger ut noe asfalt her og der.

Jeg vil oppfordre de av dere som har noe dere lurer på, eller som har ønsket ut noen tanker om et eller

annet med miljø, om å ta kontakt. Min dør er åpen for absolutt alle, uansett om dere planter trær i sykkelbyen eller legger asfalt på E 18.

Kald åpning - varmende oppmøte

Torsdag 4. desember 1997 var det offisiell åpning av Storgata i Stokke som miljøgate. En overraskende stor forsamling av hutrende voksne og godt innpakke unge hadde møtt fram for å se barnenissen klippe snora, - og for å få gløgg og godtepose.



Miljøgata i Stokke i vinterprakt.

Hovedårsaken til "oppussingen" av Storgata var ønsket om å få skilt myke fra harde trafikantgrupper. Ønsker om lavere fartsnivå og mer oversiktlige kryss var også tungtveiende årsaker til utbedringen. Det er bygd til sammen 900m med fortau på begge sider av veien. For å gjøre gata triveligere for alle trafikantgruppene, har Vegvesenet brukt beplantning og naturstein.

Hyggeligere gate

Talerstol, snor og bord var rigget opp på den gamle "brønntomta". Her lå det opprinnelig en brønn som etter hvert ble fylt med gamle strømmålere fra E-verket. En periode lå det en parkeringsplass her, problemet var at den stadig sank ettersom skrapet sèg sammen. Nå er skrapet fjernet, tomte asfaltert

og en fin liten fontene gjør det triveligere om sommeren. Vegsjefen takket de ansvarlige for fin innsats og kommunen for fint samarbeid. Ordfører Per-Eivind Johansen sa at om gata er blitt litt vanskeligere å kjøre i, spesielt for lastebiler, er vel det noe av hensikten.

- Gata er blitt hyggeligere, og vi har allerede sett at folk oppholder seg i Storgata oftere og lenger enn før, konstaterte han fornøyd.

Så var tiden inne for den lille nissen (Martin Stendahl) til å klippe snora, assistert av vegsjefen, ordføreren og formannen i Hovedutvalget for samferdsel; Karl Normann Johansen. Leder for handelsstanden, Per Stendahl, takket for gata, og mintes tilbake til den tiden da den ble brukt som akebakke av ungene.

- Den gang ropte vi ikke "bil", vi ropte "hest i gata", fortalte han. Munterheten ble ikke mindre da nissen, litt forstumlet av oppstyret, leverte vegsjefens blomster til feil person...

Foran fra venstre: Johan Lepperød, Nissen (alias Martin Stendahl) og ordføreren i Stokke Per-Eivind Johansen. Bak fra venstre: Ole Johan Lauvstad, Johnny Krokeborg, Lasse Sondbø, Øyvind Myhre og Tore Jan Hansen.

Fornøyde brukere av gata

Vestfolder'n snakket med noen av de blåfrosne tilskuerne på åpningen. Det overveldende flertall var veldig fornøyde. - Gata virker smalere, men den er jo like bred som før. - Vi som har barn ser det som en klar forbedring at bilene må kjøre saktere.

Det eneste som bekymret folk var om de høye kantsteinene kan gjøre det vanskelig å få kjørt til siden når det kommer utrykningskjøretøy. - Folk er redde for at bilen skal bli ødelagt hvis de må kjøre opp på fortauet når kantene er så høye, mente en tilskuer.

Mye gjenstår

Gata er rustet opp for til sammen 4 mill. kr, hvorav kommunen har bidratt med 1,3 mill. kr. De øvrige 2,7 mill. kr er finansiert over fylkesvegbudsjettet.

Den nedre delen av Storgata, fra Industrigata til Melsomvikveien, gjenstår imidlertid. Det er foreslått at den tas med som en del av prosjektet gang- og sykkelveg langs riksveg 303 fra Hvalåsen til Stokke sentrum. Det vil etter planene bli bevilget penger til dette prosjektet i år 2001.



Nytt stort prosjekt: E 18 Moskvil - Gulli

Prosjektgruppen sorterer under utbyggingsavdelingen. Arbeidet er så smått kommet i gang, og 1. april skal samarbeidsgruppene (både internt og eksternt) være på plass. Vegkontoret har valgt å prioritere oppgaven høyt og har satt av fire og en halv stilling. Øyvind Firman er prosjektleder og Eva Preede er landskapsarkitekt. Gruppen skal ha tre vegplanleggere: Einar Møller, én stilling som overføres fra E 18 nordre Vestfold (i 1999) pluss en nytilsetting.

Konsekvensutredning

Bestemmelsene om konsekvensutredning for større utbyggingstiltak i plan- og bygningsloven trådte i kraft i august 1990. Bestemmelsene er nå revidert med virkning fra 1997, og det innebærer at flere tiltak enn før må konsekvensutredes. Målet er å få avklart trasévalg for vegen (godkjent kommunedelplan). Vegdirektoratet har godkjent et program som setter rammer for hvilke konsekvenser som skal vurderes.

- Først skal vi se på hele området og klarlegge tekniske, miljømessige og arealmessige forutsetninger. Med utgangspunkt i dette vil det bli laget alternative linjeføringer. Deretter skal vi utrede hvilke konsekvenser de forskjellige trasévalgene har for miljø, naturressurser og samfunn. Dette skjer selvfølgelig i tett samarbeid med fagetatene og kommunene Borre, Våle og Tønsberg, sier Firman.

Gruppen regner med at det vil ta tre år å kartlegge alle konsekvensene ved utbyggingen samt å få

Planleggingen for videreføring av E 18 sørover fra Kopstad/ Moskvil til Gulli/Tønsberg er i gang. Med sine 11 km og fire felt er dette et så stort prosjekt at det må foretas en konsekvensutredning. 1. januar i år begynte arbeidet med å utrede alle konsekvenser ved de forskjellige trasévalgene.



De har begynt å pakke for å gjøre plass til det nye prosjektet E 18 Moskvil - Gulli. Fra venstre: Einar Møller, Øyvind Firman og Eva Preede.

gjennomført den formelle behandlingen av kommunedelplanene.

Fylkesmannens arealprosjekt

Fylkesmannen har utarbeidet en metodikk for å samle kartfestet informasjon i en database. I en slik database er det mulig å se jordbruksdata, kulturminner, geologiske data, hvilke områder som er viktige for friluftsliv, hvilke som er sårbare for inngrep, osv.

- Denne metodikken passer godt for vårt prosjekt. På denne måten får vi en visuell oversikt over svært mange viktige faktorer, sier Øyvind Firman.

Fylkeskommunen, kommunene og fagetatene er bidragsyttere til denne databasen, som oppdateres og ajourføres av kartverket. Arbeidet med innsamling og registrering av data er startet i kommunene.

Noen av konsekvensene som skal vurderes:

- Kostnader
- Massehåndtering
- Trafikk
- Transportkostnader
- Konsekvenser for miljø, herunder landskap, naturmiljø, kulturmiljø, kulturminner, luftforurensning, grunn- og vannforurensning, støv, barn og unges interesser
- Konsekvenser for naturressurser
- Konsekvenser for samfunn, herunder trafikkulykker, følelse av trygghet, næringsliv, sysselsetting, stedsutvikling, utbyggingsmønster, friluftsliv og trafikanter opplevelser
- Konsekvenser i anleggsperioden
- Forhold til annen planlegging

Spennende forslag til ny føreropplæring

Vegdirektoratets forslag til ny modell for føreropplæringen i Norge er nå til høring. Forslaget har allerede skapt betydelig debatt både internt i etaten og utenfor våre rekker. Førerkort fra 17 år og forbud mot nattkjøring er de tiltakene som har vakt størst oppmerksomhet, men dette er bare deler av en helhet som skal gi grunnlag for bedre og mer trafiksikker bilføreropplæring i framtida.

TEKST: ERIK THOMASSEN OG LEIF KLYVE - FOTO: JORUN SÆTRE

Modellen som presenteres, er tredelt. For det første dreier det seg om tiltak før førerprøven, dvs. alt som kan gjøre at kandidaten har den ønskede kompetanse når han eller hun skal ut på vegen på egenhånd. For det andre dreier det seg om selve førerprøven, som jo i stor grad styrer opplæringen enten vi liker det eller ikke. Og for det tredje dreier det seg om tiltak etter førerprøven som skal gjøre at kandidaten tar vare på det som er lært, utvikler forståelse og vurdering og opparbeider seg tilstrekkelig dyktighet før han eller hun får "fulle rettigheter".

Det forslaget som legges fram baserer seg på forskningsresultater fra en rekke land. Forskningen viser at de tiltakene som har størst innvirkning på trafiksikkerheten er de som gir mest mulig



- Forslaget om mer ansvar til kjøreskolene er positivt, sier leder av Centrum trafikksskole Helge Berg-Hansen, her sammen med elevene Heidi Kolstad (sittende) og Kjellaug Nybak.

kjøreefaring i kontrollerte former før førerprøven, og de som stimulerer til riktig atferd etter førerprøven gjennom sanksjoner og belønning. Nattforbud for de yngste bilførerene er vanlig i USA og har

gitt entydig positive utslag på ulykkestallene.

Kjøreskolene bør også få et større ansvar for at elevene når læringsmålene. Dette tenkes oppnådd ved at eleven må gjennomgå og bestå en evaluering underveis i opplæringen for å dokumentere måloppnåelse. Dette må dokumenteres før man kan gå opp til førerprøve.

Høyskoleutdannede kjørelærere?

Kjørelærernes basiskompetanse er etter Vegdirektoratets oppfatning ikke tilstrekkelig til å gjennomføre den ønskede styrkingen av føreropplæringen. En foreslår derfor å heve kjørelærertidningen til høyskolenivå, med parallell etterutdanning av aktive kjørelærere. Man ser også for seg at dette økte utdanningsnivået vil sikre at kjørelærerkompetansen får

GUL MIX

Sykkelbyprosjektet i ny form

Sykkelbyen Tønsberg/Nøtterøy avsluttes som utbyggingsprosjekt og innsatsen dreies fra utbygging mot drift, miljø og holdning/handling.

Trafikkavdelingen overtar ansvaret for videreføring av dette viktige arbeidet. Det skal etableres en

tværfaglig arbeidsgruppe, hvor ansvaret legges til trafikkavviklingsseksjonen. Inntil videre ledes arbeidsgruppa av Klaus Ottersen.

Videre er det etablert en styringsgruppe, med representanter fra Tønsberg kommune, Tønsberg politikammer, Nøtterøy kommune



Leif Klyve

Leif er 45 år og bor i Tønsberg, men er oppvokst i Bærum. Han har hovedfag i biologi, populasjonsdynamikk! Begynte i Statens vegvesen i 1988, først i Larvik som sensor. På vegkontoret begynte han i 1991 som trafikkpedagog og jobber nå i trafikksikkerhetsseksjonen. Leif er opptatt av læringsprosessen hos trafikantene og pedagogisk arbeid vil være virkemiddelet. Ellers er han opptatt av sikkerhet for motorsyklist, selv trives han godt på sin Honda Silver Wing.



Erik Thomassen

Erik er 44 år, fra Bergen og bosatt på Nøtterøy. Han er universitetsutdannet med historie som hovedfag og har jobbet som lærer i den videregående skolen. Han begynte i Vegvesenet 1988 som informasjonskonsulent. Etter omorganiseringen ble han leder av trafikksikkerhetsseksjonen. Erik mener den viktigste utfordringen i trafikksikkerhetsarbeidet er å se veg, trafikant og kjøretøy i sammenheng, og få sikkerhet til å bli et sentralt element i all planlegging. Han er glad i frisk luft, trimmer en del og går i fjellet.

en mer betydelig rolle i trafikksikkerhetsarbeidet generelt.

Prinsippet om at individet har rett til å drive læringsarbeid selv ligger til grunn. Man skal ikke tvinges til å kjøpe utdanning på noe man kan lære selv. Om deler av opplæringen skal være obligatorisk i framtida, blir det til syvende og sist politikerne som må avgjøre. Vegdirektoratet anbefaler obligatorisk kompetanse fremfor obligatorisk timetall.

Ansvar for læringsarbeidet legges derfor på eleven selv. Han kan søke den hjelp og assistanse han ønsker, men opplæringstid og kostnad blir avhengig av hans egeninnsats, herunder mengdetrening.

Nyutdannede bilførere har i gjennomsnitt 40 ganger større sannsynlighet for å bli involvert i en

ulykke enn en fører i alderen 30-55 år. Ulykkene er oftest utforkjøringer. Allerede etter et halvt år er denne risikoen redusert med 60 %. Det forteller hvor viktig egenerfaring er.

Vegdirektoratet foreslår derfor at man allerede ved 17 år kan avlegge førerprøve og få førerrett på dagtid uten passasjerer. Dette legger til rette for oppbygging av egenerfaring mens man blir skjermet fra de arenaene der de verste ulykkene inntreffer, bl.a. i helgene og nettene.

Dersom man kjører uten alvorlige forseelser, kan førerretten utvides til natt- og passasjerkjøring etter hvert (f. eks. etter ett år). Det er derfor ikke snakk om å ta fra noen en rettighet. Tvert imot er det snakk om at man skal vise at man er tilliten verdig til å få utvidete rettigheter.

Førerprøve på kjøreskolen?

Arbeidet med høringsuttalelsen er så vidt kommet i gang på vegkontoret. - Rapporten fra Vegdirektoratet er et spennende dokument, sier trafikksjef Tore Kaurin. Han er glad for at man nå ser ut til å vende tilbake til en modell med kjøreskolene som en aktiv og ansvarlig medspiller i opplæringen. - I Vestfold har vi tradisjon for å spille på lag med kjøreskolene, sier Kaurin. Forslaget om at en skal dokumentere sine ferdigheter for en kjørelærer før man går opp til førerprøven, er et skritt i riktig retning. Målet må imidlertid være at kjøreskolene får så høy kvalitet at deres godkjenning overflødiggjør prøve på trafikkstasjonene, legger han til. Han understreker at dette forutsetter et godt system for kvalitetssikring med stikkprøvekontroller o.l.

og Statens vegvesen Vestfold. Tønsberg kommune har påtatt seg sekretariatfunksjonen. Andre som vil bli trukket med i arbeidet, er Trygg Trafikk, Syklistenes Landsforening, Vestfold fylkeskommune og NAF.

Det ligger et stort potensiale i å dempe økningen i bilbruken. Mye av arbeidet vil derfor rette seg mot bedrifter og deres ansatte. Samtidig er dette en fin anledning til å nå ut til publikum og skoler. Holdningsskapende arbeid innen miljø og trafikksikkerhet hører med til etatens satsingsområder.



For mange sykler går i dvale vinterstid. Med milde vintre er forholdene gode for sykling også på denne årstiden.

En million kr dagen koster Norges største veganlegg



Ca. 300 mann og 130 anleggsmaskiner har sitt daglige virke på nye E 18 i nordre Vestfold. Da er alle innleide og entreprenører tatt med.

Vegvesenets E 18-prosjekt har en organisasjon bestående av 26 personer, hvor hovedtyngden er stasjonert på Barstad prosjektkontor. I tillegg kommer E 18 plangruppa som sitter inne på vegkontoret. Når det gjelder grunnerstatninger, er det avsatt 1-2 årsverk i linja for å ivareta grunnerverv på prosjektet, disse sitter også på vegkontoret.

Anleggsdriften har i den senere tid økt betydelig i omfang, både når det gjelder omsetning og utstrekning av anleggsområdet. Ved årsskiftet var det anleggsdrift over en strekning på 20 km. I forbindelse med bevilgningen til prosjektet for 1998 er det besluttet at åpningen av to felt til Helland er utsatt til 2001. I 1997 har det vært et forbruk i prosjektet på 294,1 mill. kr.

Totalkostnaden knyttet til prosjektet Buskerud grense - Helland er beregnet til 2,02 mrd. kr. i 1997-kr. I tillegg kommer 800 mill. kr for å ferdigstille firefelts veg fra Gutu til Kopstad. Dette skal bompengefinansieres.

Denne strekningen er ikke ferdig p.g.a. pengemangel

Organisering

Nye E 18 er organisert som et prosjekt på utbyggingsavdelingen. Karl Høiland er prosjektleder og rapporterer til leder av utbygging Tore Foss, som igjen rapporterer til vegsjef Johan Lepperød. Det er utbygging som eier og gjennomfører prosjektet. Statens vegvesen Vestfold ved utbyggingsavdelingen har en forpliktelse for at egen produksjon får jobber. Det er inngått en intensjonsavtale for inneværende vegplanperiode, der produksjon skal jobbe for 80-100 mill. kr.

Egenregi - entreprise

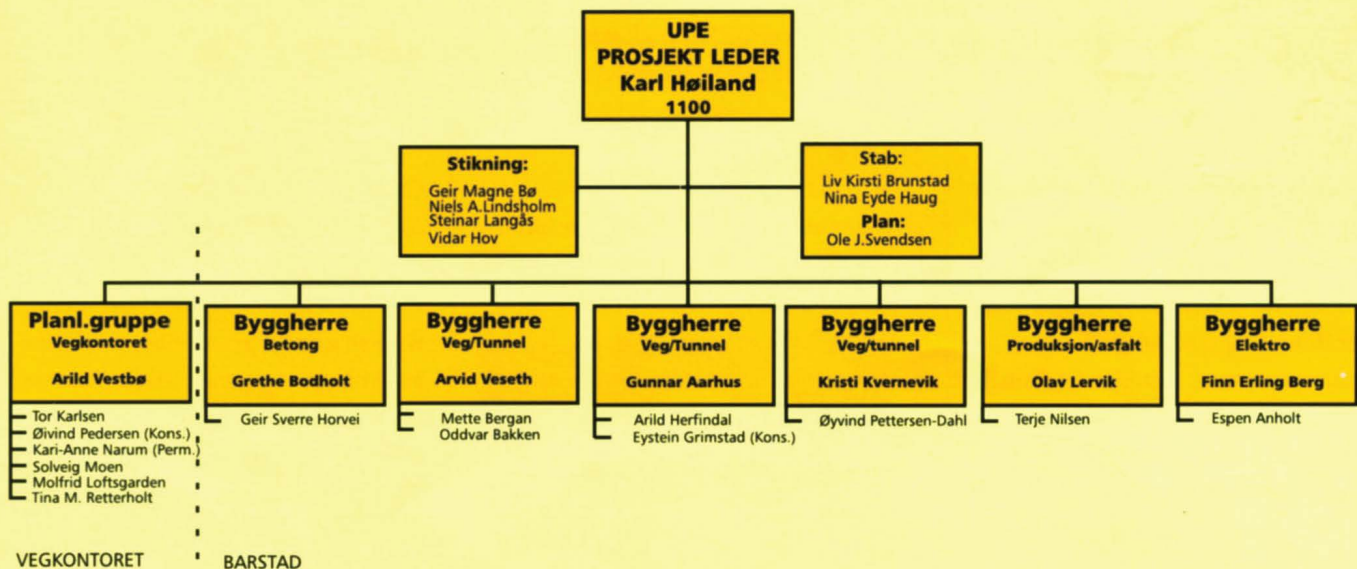
Når det gjelder entreprise, blir det tidlig i planprosessen bestemt hva som skal settes bort og hva Vegvesenet selv skal ta. Vegvesenet i Vestfold har spesialkompetanse når det gjelder miljøtunnel, derfor er det naturlig at vi tar den slags jobber. I 1997 hadde vi en egenregiandel på prosjektet på 33 %, dvs. ca. 86 mill. kr. Når det gjelder entrepriser, utgjorde det ca. 174 mill. kr.

Byggeleder veg og tunnel

En av byggelederne på prosjektet er Gunnar Aarhus. Han har ansvaret for Veidekkes entreprise fra Saueråsen i syd til Løkenåsen i nord, både når det gjelder veg- og tunnelarbeider.



ORGANISASJONSPLAN E18 NORD



Rev. 10.02.98(BMR)

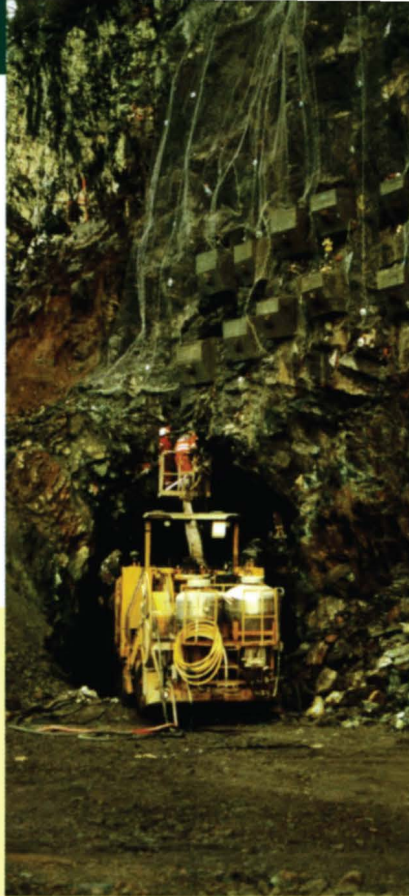
Fra skog og blåleire til bratte fjell-skjæringer

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

Gunnar Aarhus er utlånt fra Vegvesenet i Telemark og er byggeleder på nevnte entrepriser. Dette er en jobb som består av både veg-, bru- og tunnelarbeid på parsell Løkenåsen nord til Saueråsen syd. Strekningen er på 2,1 km med en kontrakt til 46 mill. kr. - Før anleggsstart er byggelederen med i byggeplanleggingen og klargjøring av anbuds-dokumentene, sier Gunnar Aarhus til Vestfolder'n. Han forklarer at byggeleder vurderer tilbudene sammen med prosjektleder, i dette tilfellet Karl Høiland. Oppfølging av kontrakten vil si både teknisk og økonomisk ansvar. En byggeleder er bindeledd mellom byggherre (Statens vegvesen) og entreprenøren (Veidekke). Anlegget skal gjennomføres i henhold til den intensjonen. - Men det kan selvfølgelig oppstå diskusjoner om tillegg og endringer underveis. Da er det viktig å ha en god dialog med entreprenøren, forteller Aarhus. Det daglige ansvaret for jobben har Veidekkes anleggsleder, der kan ikke vi gå inn å styre noe.

Utlånt fra Telemark

Gunnar Aarhus har bakgrunn som anleggsleder i Statens vegvesen Telemark. Han er seksjonsleder på byggherreseksjonen på utbyggingsavdelingen i nabofylket. Men ifølge han selv, er han en person som trives best ute, derfor tok han



Omfattende sikringsarbeider i sydenden av Saueråstunnelen.

kontakt med E 18-prosjektet og fikk til en avtale om utlån ut 1999. Han har permisjon fra jobben i Telemark. Gunnar kjører fram og tilbake til Telemark stort sett hver dag. Det hender at de (sammen med kontrollingeniør Arild Herfindal, som også er utlånt fra Telemark) overnatter i et av Vegvesenets hus på Island, men det er ikke så ofte. Det er best å komme hjem. Når det gjelder nevnte kontrollingeniør Arild Herfindal, har han permisjon fra sin jobb som prosjektleder på utbyggingsavdelingens planseksjon på vegkontoret i Telemark. Han hadde et ønske om erfaring fra anlegg og fikk til en



Kontrollingeniør Arild Herfindal (t.v.) er stasjonert på Veidekkes rigg sammen med geolog Eystein Grimstad, NGI.

tilsvarende ordning som Gunnar på E 18-prosjektet ut 1999. Arild trives også godt i Vestfold. Det er viktig at en kontrollingeniør er til stede der arbeidene foregår, derfor er han stasjonert på samme sted som Veidekke. Han har i hovedsak oppfølging på den tekniske biten, slik at det blir bygd slik planene tilsier. Hvis det oppstår tvil eller det må gjøres endringer, kan avgjørelser tas uten at framdriften forsinkes.

Både fjell og veg - en utfordring

- Å være byggeleder på denne strekningen er en utfordring for meg, sier Aarhus. Det at både veg-, tunnel- og bruarbeider er på en entrepriser, er spesielt og meget interessant. Spesielt Saueråsen syd er en utfordring. Der holder vi på med sikring av fjellet ved tunnelmunningen. Det er dårlig fjell, med mange store slepper og skrå fjellflater. Utenpå dette skal det være en 40 m lang betongportal, så det arbeidet de driver med i dag vil ikke være synlig når vegen er ferdig, men sikringsarbeidet er viktig, slik at det ikke blir problemer senere.

Fra fint skogsterreng og blåleire til 25 m høy steinfylling

Gunnar Aarhus har også den daglige kontakten med grunneierne. - De har vært meget greie å ha med å gjøre, forteller han. Vi har ikke så mange grunneiere på denne strekningen i og med at det er store skogsområder. Men de berørte grunneierne har mistet mye skog.

Der det var fint skogs- og turterreng er det nå en 25 m høy fylling. Ifølge Aarhus har man hatt problemer med blåleira i grunnen, som har gitt dem mange overraskelser underveis.

Godt samarbeid

Ifølge vår mann er det en god dialog med Veidekkes anleggsleder Styrk Fjærtoft. Han er fra Steinkjer og reiser land og strand rundt på anlegg. Han har tidligere jobbet for Statens vegvesen Troms. Ifølge Fjærtoft er Statens vegvesen en profesjonell byggherre som kan spillereglene og har profesjonelle folk. Jobben på denne strekningen startet 1. april 1997.

4. mai 1998 regner de med å være ferdig.

Veidekkes arbeid består av:

- sprenging
- masseflytting
- sikring av tunnelene
- betongarbeid (bl.a. Natterud bru)
- fire betongportaler

Vegvesenet har følgende oppgaver etter at Veidekke har avsluttet:

Veg:

- oppretting
- asfalt
- elektroarbeid

Tunnel:

- vann- og frostsikringsarbeider
- elektroarbeid
- hele vegbanen

Ifølge Fjærtoft fungerer kontrollen bra og dialogen med Vegvesenet er god. Veidekke leverer all dokumentasjon ut fra krav som Vegvesenet har satt.

Spesielt miljø

Veidekke har installert seg med egen brakkerigg, der 45 menn og ei dame bor. Selvfølgelig er dama kokka, ingen damer i tunnel- eller veggjengen. Det er et godt arbeidsmiljø, og når det gjelder tunnelarbeidere, har forholdene blitt betraktelig bedre de siste årene. Bedre og nyere utstyr gjør det lettere, men det er selvfølgelig like mørkt og rått. De som jobber i Veidekke har en såkalt "nordsjø-



Veidekkes gjeng, Ove Magnushommen, Dag Lindestad, Hans Helge Strand, Lars Lundeberg og Sasja Pezelj, sammen med vår mann, Gunnar Aarhus (nr. tre fra høyre).

ordning" der de er 14 dager på og en uke av. De går to skift til enhver tid, mens ett skift er hjemme. Det jobbes fra kl. 0600 om morgenen til kl. 0200 om natta.

Serbokroat som trives i Norge

Sasja Pezelj er fra Bosnia og har vært i Norge i 4 1/2 år. Han bor sammen med sin familie i Sande i Vestfold. I Veidekke begynte han sist sommer som stikker. I Bosnia jobbet han som stikker i et konsulentfirma. Etter 1 år på Gjøvik landmåling fikk han jobb med en gang. Pezelj skal jobbe på nye E 18 et par måneder til, senere vet han

Serbokroaten Sasja Pezelj jobber som stikker for Veidekke og liker seg godt i Sande, der han bor sammen med sin familie.



ikke hvor han skal, han må nok regne med noe reising. Det avhenger av hvor Veidekke får jobber. Han trives godt i Norge og Veidekke.

Egen geolog

En av landets mest erfarne geologer, Eystein Grimstad fra NGI, er innleid av Statens vegvesen Vestfold. Han er stasjonert på anlegget som geolog og rådgiver, slik at Vegvesenet sammen med entreprenøren kommer fram til riktig valg av sikring og sikringsomfang av fjellet. Grimstad har jobbet i Vegdirektoratet i 14 år og var i sin tid med på arbeidene i Holmestrandtunnelen. Han tar også oppdrag for byggherrer over hele verden.

Ifølge Grimstad er området Saueråsen og Løkenåsen et vulkansk område. Hanekleiva nord er sandstein, midt i tunnelen går det over til syenitt, som det er i Løkenåsen også. I Saueråsen er det rombeporfyr som hovedbergart, men det er mange forskjellige gangbergarter innimellom.

Liv hos Dørum!

Nylig kunne vi lese i alle landets aviser at "Folkeaksjonen for fire felts veg gjennom Vestfold" hadde overlevert ca. 20.000 underskrifter til samferdselsminister Odd Einar Dørum.

Hva er det som driver noen til å danne en folkeaksjon og bruke så mye tid og krefter på å sloss for en motorveg, av alle ting?



Liv Akre bruker mye tid og krefter på arbeidet for trafikkskadde.

Vi har spurt lederen av aksjonen, Liv Akre, om akkurat det. Liv Akres engasjement i folkeaksjonen begynte egentlig med at en kollega og kona hans omkom på E 18 i en trafikkulykke 16. mai 1996. Dagen etter var det en ny ulykke, og enda en den 20. mai.

- Jeg ble sint, og tenkte "Må vi virkelig finne oss i dette?", sier Akre.

Hun gikk inn på Internett og fant ut at det var startet en folkeaksjon, meldte sin interesse, og sitter i dag som talsmann for aksjonen.

Selv trafikkskadd

I 1989 fikk Liv Akre livet snudd opp-ned av en trafikkulykke.

- Jeg satt i bilen ved Nordbyen kjøpesenter da jeg ble påkjørt bakfra. Bilen min gjorde et byks på 8-10 meter og smalt inn i bilen foran. Bilen som kjørte på meg ble slengt inn i et skilt, kastet tilbake og traff min bil på nytt. Jeg fikk nakkeslengskader og tilbragte tre uker på sykehuset.

Siden har jeg levd med smerter og er uføretrygdet, forteller hun.

I dag er hun leder av Landsforeningen for trafikkskadde i Søndre Vestfold, pluss at hun er fylkesleder.

I tillegg sitter hun i arbeidsgruppa for lysaksjonen i Undrumsdal.

Savner jobben

Liv tok artium og sykepleierskole i voksen alder, og synes derfor det er ekstra bittert at hun ikke får brukt utdannelsen sin.

- Jeg tok ikke utdanning for å sitte hjemme. Jeg trenger å komme meg ut, så på et vis er nok engasjementet mitt i disse foreningene et substitutt for jobben, sier hun.

Vil hjelpe andre

- Vi som har vært ute for en trafikkulykke vet hva det betyr. Det er mange praktiske konsekvenser av en ulykke, blant annet en masse skjemaer som må skaffes og fylles ut. Dette er en ekstra belastning når man har opplevd tøffe tider både fysisk og psykisk. I tillegg kommer økonomiske problemstillinger. Dessverre ender en del trafikkofer som sosialklienter, forteller Akre. Hun mener at trafikkofer mange ganger blir definert som uskadde når det ikke er blod å se, men ofte følges en trafikkskade av "usynlige" smerter.

- Familien min fikk et annet menneske å forholde seg til etter ulykken. Jeg var veldig heldig; både mann og barn har utvist eventyrlig tålmodighet. Men i mange tilfeller ender det med skilsmisse, sier Akre.

Hva nå, Liv?

- Vi mener at E 18 gjennom Vestfold er farlig fordi trafikkmengden er stor, ikke fordi vegen er dårlig. Vi vil ikke lenger akseptere alle ulykkene på E 18. Vi krever fire felt gjennom hele fylket, ellers slår vi til igjen, sier Akre. Hun vil imidlertid ikke ut med hvordan de skal slå til.

- Jeg er sta, sier hun, men innrømmer at det koster. Etter en slitsom dag med intervjuer både av TV Vestfold og Vestfolderen regner hun med å bli liggende utslått av smerter i et par dager...

589 brennende fakler langs E 18

Den årlige minnesamlingen ved Undrumsdal kirke ble holdt i skinnet fra 589 fakler. Disse representerte de 15 som ble drept og de 574 personene som ble skadet i de 434 ulykkene vi hadde på vegene i Vestfold i 1997. Kjell Magne Bondevik sa det var en sterk opplevelse å delta i arrangementet.

Det er Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg, Landsforeningen for Trafikkskadde, Undrumsdal menighet og Tunsberg bispedømmeråd som står for arrangementet i samarbeid med Våle lensmannskontor, politiet og Befalsskolen for Marinen i Horten.

Søndag 4. januar var den fjerde minnesamlingen, og Mette Magnussen fra Trygg Trafikk i Vestfold ønsket velkommen.

- Vi håper og tror at dette arrangementet kan bidra til at trafikksikkerhet får en høyere prioritering i samfunnet, ikke bare hos bestemmende myndigheter, selv om dette helt klart er en nødvendighet, men også hos hver enkelt av oss, sa Magnussen. Hun oppfordret til å slutte å snakke statistikk i trafikkpolitikken og heller begynne å snakke om omsorg og det å ta vare på hverandre.

Bondevik med TS-tiltak

Statsministeren opplyste at Regjeringen vil sette trafikksikkerhetsarbeid på sakskartet, og at det er bevilget 10 mill. kr ekstra til trafikksikkerhetsarbeid. Han sa videre at det var betimelig at Kongen hadde tatt opp temaet i nyttårstalen sin.

- I fjor ble det registrert en betydelig fartsøkning på norske veger. Politiet møter denne utviklingen med blant annet 40 nye lasermålere samtidig som bøtenivået for overtredelser av vegtafikkloven er hevet med 25 %, sa Bondevik.

Han understreket at det er billigere å forebygge enn å reparere, og at skaden ikke lar seg reparere når liv er gått tapt.

E 18 Gutu-Helland

Bondevik sa det var flertall på Stortinget for 4-felts motorveg på denne strekningen. Regjeringen vil snarest mulig behandle søknaden fra Vestfold fylkeskommune om bompengefinansiering.

- Som hytteeier i Brunlanes kjører jeg gjennom Vestfold relativt ofte, men det var en annerledes opplevelse å kjøre her i dag, sa statsministeren.



Den enkeltes ansvar

- Hvis enkeltmennesket tok ansvar, trengte vi ikke så mye kontroll. Vi må bli flinkere til å spørre oss selv: Er jeg egentlig i form til å kjøre bil i dag? Fikk jeg nok søvn i natt? Statsministeren oppfordret også til å ta mer hensyn til vær og føre - selv om man skulle være forsinket. Bondevik kalte minnesamlingen en "møteplass for ettertanke". Han avsluttet med å takke for en verdig og fin markering.

Ansvar og omsorg

- Det er ikke nok å bygge sikkerhet inn i våre biler og veger. Sikkerhet og ansvarsbevissthet må bygges inn i oss som bilførere og trafikanter, oppfordret vegsjef Johan Lepperød i sin appell. Videre kom også han med oppfordringer om å avpasse farten etter forholdene og at vi som bilførere måtte være våkne og i en tilstand egnet til bilkjøring. - For å lykkes, må vi alle bidra og ta det personlige ansvaret vi har som trafikanter, slik Kong Harald ba om i sin nyttårstale, sa vegsjefen.

Minnegudstjeneste

Prost Asbjørn Bårnes ledet minnegudstjenesten i en fullsatt kirke. Det ble tent ett lys for hver av de 15 som hadde omkommet i trafikkulykker i Vestfold. Samtidig ble ulykkesdato, kjønn, alder og bosted for den enkelte lest opp. Dette var gripende. Vakker sang og musikk bidro til at det ble en høytidsstemt og fin opplevelse. Vi ble minnet om at det "å komme godt hjem" (et dansk uttrykk) ikke er en selvfølge.

«Jeg er ingen helt, jeg hadde bare englevakt!»

FASTKLEMT i over en time

HOF: Den 61 år gamle lastebilsjåføren satt fastklemt i det knuste førerburet i over en time før hjelpemanskapene fikk ham løs. En yngre kvinne slapp med sjokket da hun kolliderte med den tunge lastebilen.

AV PEDER HOLLAND

Enorme folk på sykkelstøtten bestrakte det som et under at de to involverte bilførerne slapp så uskaddt fra det.

Ulykken på skovvei 22 like øst for Stange, et kvarter kjøring fra Sande, kunne lett ha fått et langt mer tragisk utfall.

FASTKLEMT

Arbeiden til den svært kraftige lastebilen i går ved 13.30-tiden antas å være at den kvinnelige sjåføren av en Opel vanlastebil hadde mistet kontrollen på veien. På veien har minst tre andre kjøretøyer blitt rammet av den tunge lastebilen. Det glatte iset har hun kommet over i motgående kjøretøynes retning. Lastebilen traff det tunge kjøretøyet fullstendig med grunn.

67-åringen ble ristet i veggene i lastebil ble slådd ned på sine fastklemt da førerburet ble trykket ned av kjøretøyet som sto side av kjøretøyet.

Folk fra Luftambulansen assisterte med å få mannen ut av bilen.

Nord Jarlsberg politistammer opplyser at han ble kjørt til sykehuset i Tonsberg med lettere skader.



- Jeg svingte ikke unna noen, jeg kom på tvers og kjørte rett i fjellveggen, men jeg må jo ha hatt englevakt, sier Vegvesenets lastebilsjåfører Odd Bergseter til Vestfolder'n noen dager etter at han kolliderte med en stasjonsvogn på riksveg 32 mellom Stuebrua og Eplerødkrysset. Han satt fastklemt i lastebilen i over en time.

TEKST OG FOTO: JORUN SÆTRE

De er de lengste minuttene i mitt liv, forteller Odd Bergseter, noe medtatt, men med godt humør og sine "tørre" kommentarer. Da jeg satt innesperret i lastebilen og ikke kunne røre beina mine, var jeg ikke særlig høy i hatten. Egentlig tok det ikke lang tid før hjelpa kom, men følelsen av ikke å kunne gjøre noe var forferdelig. Jeg leita febrilsk etter brillene mine, jeg kan jo nesten ikke se uten dem, forteller Odd.

- Da jeg kom kjørende fra anlegget torsdag 8. januar, i den slake svingen etter Eplerødkrysset, så jeg en bil komme mot meg og jeg så at den hadde skikkelig tverrsladd, sier Odd. Dama i bilen prøvde febrilsk å rette opp, men det var for seint. Hun kjørte inn i boggien og jeg endte i fjellveggen.



Litt av et syn

- Det første dama gjorde da hun kom seg ut av bilen, var å komme bort til meg, det var tøft gjort, sier Odd. Det må jo ha vært litt av et syn, jeg blødde både fra nesa og et kutt i hodet. Etter det Odd forteller var det ikke bare han som hadde "englevakt". Dama ble reddet av at hun kjørte ny bil med airbag. Motoren forsvant ut av bilen og ble

liggende i skråningen noen meter unna! Dama ble med ambulansen inn på mottakelsen på sykehuset, men hun kunne reise hjem etter en kortere undersøkelse. Men jommen kom hun tilbake dagen etter med blomster og ga meg en god klem!

Ukjent mann skjenket kaffe

En mann (fra kommunen?) kom raskt til stedet og bort til meg. Han fikk opp døra på høyre side, åpnet sikringsboksen og tok ut sikringene. Etterpå fortalte han nemlig at han hadde kjent en lukt. Det var virkelig godt at han ikke fortalte det mens jeg satt i bilen, sier Odd. Mannen var virkelig smart! Odd ba mannen om å skjenke kaffe fra termosene, som han hadde i veska. Det smakte godt! Så leitet han etter brillene og mobiltelefonen, men de var forsvunnet.



I sammenstøtet med fjellveggen ble førerhuset sammenklemt og Odd Bergseter ble sittende fast i over en time.

- Den ukjente mannen var rundt meg hele tiden til redningsmannskapet kom, forteller Odd. Det er synd jeg ikke fikk navnet hans, han var til stor hjelp og støtte for meg mens jeg satt innesperret.

Satt godt fast

Ifølge Odd hadde brannfolka store problemer med å få han ut av bilen. Det tok lang tid, de klippet, halte og dro. De brukte hydraulisk saks og klippet stolpene, men det hjalp ikke. Da foreslo Odd selv å binde wiren rundt rattstammen og dra - da løsnet beinet. - Jeg måtte jo følge med på hva som skjedde, forteller Odd og er nok litt stolt av at han kunne hjelpe redningsmannskapet og at de gjorde som han sa.

Odd var klar over at det var glatt

Han hadde den siste tida kjørt

strekningen mange ganger. og han visste at det kunne være glatt. Denne dagen hadde det snødd og snøen hadde lagt seg etter at det var saltet, og dermed var forholdene blitt veldig vanskelige.

Ble snytt for en helikoptertur!

Et helikopter og to ambulanser kom raskt til ulykkesstedet. Odd øynet straks en sjanse til å kjøre helikopter for første gang i sitt liv, men nei, det gikk ikke. Han måtte bli med ambulansen. Dette er typisk Odd. Han greier å se det humoristiske i enhver situasjon - godt gjort! Det ble tatt mange røntgenbilder, og det viste seg heldigvis at ikke noe var brukket, men han hadde skiveutglidninger i ryggen og ble ikledd et korsett. Korsettet må han bruke i seks uker. Han hadde problemer med å sove med korsettet, og derfor

ble det lite søvn de første to - tre nettene. Han er vant med å ligge på magen og sida, men med korsett på må han ligge på ryggen. I tillegg til ryggskadene, måtte det sys noen sting i hodet, og det var blå merker over store deler av kroppen hans.

Dette skremmer ikke Odd

- Jeg vet ikke om jeg kommer til å kjøre lastbil igjen, sier Odd spøkefullt og smiler. Jeg begynner å bli gammel vet du, innen våren når denne sykemeldinga er over, er jeg snart pensjonist. Han poengterer at ulykken ikke har skremt han fra å kjøre bil, det er mer alderen som gjør at han tenker på pensjonisttilværelsen.

Odd vil takke alle som besøkte ham på sykehuset og alle som sendte blomster. «Det er godt å vite at kolleger tenker på en.»



Bjørn Olav Aasenden
Fagarbeider
Bruvedlikehold

Bjørn Olav Aasenden begynte 1. mars 1997 i et tre års engasjement som spesialarbeider. Han har akkurat tatt fagbrev som jernbinder. Før dette har han hatt flere korttidsengasjement i Vegvesenet. - Jeg trives veldig godt. Det er mye bedre kontakt med ledelsen enn i det private, sier Bjørn. Nå jobber han på Island, men ved påsketider begynner han på Bommestadbrua. Bjørn er 46 år, gift og kommer fra Andebu. Han er veldig sportsinteressert og driver med sportsfiske.



Øyvind Pettersen-Dahl
Kontrollingeniør
E18 Nord

Øyvind Pettersen-Dahl begynte i høst som kontrollingeniør på E18 Nord, og er stasjonert på Barstad. Han har "Engasjement ut prosjektets varighet", og vil hovesakelig drive med oppfølging av entrepriser. Han jobbet for en maskinentreprenør i Horten før han begynte i Vegvesenet i Akershus "etter OL-94".
- Jeg ville ha mere fritid og var lei av å pendle, sier Øyvind om hvorfor han byttet arbeidssted. Fritiden bruker han på kone og to barn. Øyvind er 40, er fra Horten og bor på Nykirke.



Elsebeth A. Bakke
Landskapsarkitekt
Planseksjonen

Elsebeth A. Bakke er 37 år og ble ansatt 2. september i fjor som landskapsarkitekt på planseksjonen. Hun er opprinnelig fra Bergen, men bor nå på Trelleborg i Tønsberg. Hun stortrives med klimaet, men savner det sosiale livet i Bergen.
Elsebeth har jobbet 4 og et halvt år i Bruer.
- Jeg hadde lyst på forandring. Hos Bruer jobbet jeg mye med prosjektering, her får jeg innblikk i større del av planprosessen. Dessuten kjente jeg både miljøet og personer her, forteller Elsebeth. På fritiden liker hun å pusle i hagen.

Jørgen Pettersen har tre års engasjement fra 1. mars 1997 som forskalings snekker, stasjonert på Island.

Han har imidlertid vært flere år hos oss: først som lærling, så på korttidsengasjement, bare avbrutt av militærtjenesten.

- Jeg trives, jeg jobber sammen med en fin gjeng og liker arbeidsoppgavene, sier Jørgen. Jørgen er 24 år, Sandefjording og samboer. På fritiden driver han med friidrett; er trener og løper litt.



Jørgen Pettersen
Fagarbeider
E18 Nord (Brugjengen)

Jo Kristen Evensen har også tre års engasjement som forskalings snekker på Island. Jo er 29 år, gift, og kommer fra Styrvold. Han begynte 19. januar 1998.

- Etter bare en uke har jeg vel ikke kommet helt inn i det, men det ser greit ut, sier Jo.

Jo hadde jobbet 12 år i Veidekke da han ønsket å bytte jobb. På fritiden driver han mye med sport. - Jeg skulle egentlig begynt 1. desember, men knakk beinet på volleyballtrening 1. november og måtte være hjemme i to måneder.



Jo Kristen Evensen
Fagarbeider
E18 Nord (Brugjengen)

Tor Gunnar Skare begynte i fast stilling som fagarbeider 1. april 1997. Han er reservesjåfør på lastebil og maskiner, pluss at han er med på sprengninger. Tor Gunnar har fagbrev som anleggsmaskinkjører og fagbrev som grunnarbeider. Han er 32 år, kommer fra Telemark og bor i Steinholt i Lågendalen. Før han begynte i Vegvesenet jobbet han for en maskinentreprenør i Larvik, Kåre Mortensen.

- Jeg trives og ser på Vegvesenet som en sikker arbeidsplass sier Tor Gunnar.



Tor Gunnar Skare
Fagarbeider
E18 Nord (Brugjengen)

Irene takker for seg

-Jeg er 67 år nå og gleder meg til å slutte å jobbe, sier Irene Enerud på Sande vegstasjon. Hun har tenkt mye på dette og føler at hun er godt mentalt forberedt.

Hun har jobbet siden 1951, med unntak av noen år da barna var små, og har ingen dårlig samvittighet for å si at det skal bli deilig å slippe å stresse om morgenen. I Vegvesenet har hun vært siden 1980 og hun har hele tiden jobbet som kontordame på Sande vegstasjon. Der har hun trives veldig godt sammen med gutta. De har alltid vært hyggelig mot henne, de regnet med henne når de skulle arrangere fester osv. Hun har alltid følt seg som en av dem. Men det har gått opp og ned i

livet for Irene også. For noen år siden hadde hun en periode der hun hadde lite å gjøre, men det ordnet seg etter at hun tok det opp. Ellers synes ikke Irene at jobben hun har hatt på Sande har vært den helt store utfordringa. Men trivselen har vært viktig for henne. Hun er opptatt av mennesket og de mellommenneskelige forhold. Urettferdighet og forskjellsbehandling er ting som Irene gjennom årene har jobbet med, bl.a. gjennom organisasjonen sin, NAF. Der har hun vært engasjert i mange år og er blitt godt kjent med sine kolleger gjennom dette arbeidet.

- Nå skal jeg reise mye, forteller Irene til Vestfolder'n. Irene og hennes venn skal allerede i mai på en lengre reise til Santorini i Egeerhavet. Fjellturer blir det nok også tid til, hun er glad i friluftsliv og har alltid holdt seg i god form.



- Jeg er glad i å reise, så jeg gleder meg til å bli pensjonist, sier en fornøyd og ungdommelig 67 åring, Irene Enerud på Sande vegstasjon.

Avslutning for Solveig

10. desember 1997 var det avslutning for renholdsbetjent Solveig Mathisen på vegkontoret. Hun vil på denne måten få takke for gaver og blomster, og til hver enkelt som var med og gjorde det hyggelig i forbindelse med arrangementet.



Takk

Jeg vil gjerne få takke for blomster og omtanke etter trafikkulykken 8. januar. En spesiell takk til de privatansatte på Island, arbeidskolleger på E 18-anlegget og på produksjonsavdelingen.
Odd Bergseter

Takk

Hjertelig takk for oppmerksomheten i anledning min 60-års dag.
May Flakstad

OPPMERKSOMHET

SOMMERJOBB

Søknad om sommerjobb i Statens vegvesen Vestfold må sendes personalseksjonen innen 15. mars.

Det er vesentlig i utedriften at det blir tatt inn sommervikarer, men andre arbeidsområder kan også være aktuelle.

Aldersgrensen er fylte 18 år når jobben starter.

Oppgi alder i søknaden, (fødselsdato) og når du kan jobbe.

Produksjon ble "Årets oppfinneravdeling" 1997

Onsdag 11. februar ble prisen utdelt. Produksjonsavdelingen v/Roar Gärtner ble overrakt diplom, og forslagsstillerne fra avdelingen fikk blomster. De har tidligere blitt premiert for sine forslag.



Diplom til produksjonsavdelingen v/Roar Gärtner og blomster til f.v. Jarle Hillestad, Gunnar Moen og Jan Torp.

De fem fra avdelingen som kom med forslag som ble premiert i 1997 var:

Navn	Forslag	Premiesum
Jan Sigurd Torp	Løfteøye brakkedrag	2.000,-
Svein Arne Nordkvelle	Nytt skjære, hjullaster	6.000,-
Alf Åsberg	Spylefunksjon løspan	Krus
Jarle Hillestad	Brøytetlf. vinterdrift-Edb-syst.	20.000,-
Gunnar Moen	Beslag, plaststøpte kulverter	10.000,-

Gravøl for Stensarmen



Torsdag 4. desember møttes gjengen fra Stensarmen prosjektkontor på Brygga. Fra fjern og nær strømmet de til for å ha en kveld sammen før prosjektet ble oppløst 1. januar 1998. Det ble en hyggelig kveld, og gjengen holdt ut til stengetid - og litt til...

Rad 1 (foran) fra venstre: Wenche Lier. Rad 2 fra venstre: Arne Johansen, Harald Finnsjø, Terje Nilsen, Bjørn Kåre Ifarness, Øystein Lønn Nilsen og Helge Fristad. Rad 3 fra venstre: Solfrid Kjær, Per Dag Nordkvælde og Olav Lervik. Rad 4 (bakerst) fra venstre: Helge Knutsen, Jan Eddy Eggar, Svein Koppen, Dag Runar Haugen, Andreas Styrvold, Anders Vegger, Kjell Arne Bårnes, Lars Petter Rypdal, Bjørn Flaatten og Elin Eliassen.



- Mer tid til hver kunde

Folk trenger informasjon, flere data må legges inn og vi trenger tid til å bli vant til dette, derfor tar hver ekspedisjon lengre tid enn før, sier Kari-Anne Askjer bak skranken på Tønsberg trafikkstasjon.

Dette var status på trafikkstasjonen 6. januar, dagen etter at den nye førerkortordningen trådte i kraft. Ettermiddagen før var dataen oppgående med det nye programmet og den nye ordningen et faktum.

Praktiske problemer

Folk som skal ha (nye) førerkort, får nå midlertidig førerbevis og "Grunnkort for førerkortutstedelse" blir sendt til produsenten i Stavanger. Noen dager senere vil førerkortinnehaveren motta det nye førerkortet i posten. - Vi vet ikke ennå hvor mange dager det vil ta før vedkommende har det nye førerkortet, men vi oppgir inntil 30 dager, sier Kari-Anne Askjer og Sissel Berg i skranken på Tønsberg trafikkstasjon.

Mye tilpassing

Det er ikke lenger mulig å ta bilde på trafikkstasjonene, folk må ha med seg bilde selv. Dette bildet må ikke være for lite, ikke for stort, ikke med mørk bakgrunn osv. Ansiktet på bildet må måle mellom 22 og 30 mm for å få plass. Underskriften må skrives innenfor et hvitt felt, det som skrives utenfor feltet kommer ikke med osv. Hvis dette gjøres feil, blir det sendt feilmelding fra produsenten og Vegvesenet er økonomisk ansvarlig.

Historikken mangler

I det nye systemet må det registreres en del informasjon som ikke tidligere er registrert, dvs. at det mangler historikk. Ved slike tilfeller må personalet på trafikkstasjonene gjøre undersøkelser. Men

- Det er mye informasjon som må registreres i det nye systemet, sier Kari-Anne Askjer. Her er hun sammen med Inger Elise Elstrøm fra Nøtterøy, som vil fornye førerkortet sitt.

ofte vet jo folk flest når de tok sertifikat i de forskjellige klasser. Hvis ikke folk vet dataene eksakt, må de bruke 1.1. og årstallet.

Tre uker senere.....

- Dette går bra, forteller Sissel Berg. Fram til nå har det ikke vært noen spesielle problemer. Det kreves mer tid til hver kunde, men vi har ikke hatt noen dataproblemer. Vi har heller ikke fått tilbakemeldinger fra våre kunder om noen problemer. Det viser seg også at folk har fått førerkortet etter tre-fire dager. Det er selvfølgelig positivt, men det avhenger selvfølgelig av hvor mange førerkort som produseres. I starten har det gått veldig raskt.

Fase 2 utsatt

- Den neste fasen, fase to, er utsatt til oktober, sier Sissel Berg. Det var meningen at vi skulle gå i gang med den i juni.



Etter Pave-salve nr. 948

Hjemme med syk katt

TEKST: ANNE METTE STORVIK

Sjefen sier at jeg ikke lenger får lov å kalle meg "fersking" nå når jeg er ferdig med prøvetiden! Jeg kan ikke akkurat si at jeg føler meg som noen veteran, men jeg lærer stadig.

Jeg har blant annet lært at jeg kanskje ikke bør meddele meg så ivrig om alt som opptar meg...

19. desember ble jeg matmor til Raptus, verdens skjønneste kattunge. Som nybakte katteeiere flest, har jeg vært veldig opptatt av knøttet. Jeg skjønnte at jeg kanskje burde anse temaet for utdebattert da "etasje-rampen" vår (Rune Gjøs) hadde skrevet "hjemme med syk katt" ved navnet mitt på fraværsversikten...

En ting jeg har problemer med å lære meg, er å velge det rette bordet i kantina når jeg skal spise lunsj! Jeg har en tendens til å komme dumpende opp i "lunsjmøter" der jeg ikke er velkommen. Det er så pinlig når man så må reise seg, ta med brettet sitt og tusle slukøret av sted til et annet bord. Det er heller ikke spesielt hyggelig når man havner ved et bord hvor alle er glødende opptatt av ett eller annet kjempeinternt faglig spørsmål. I enkelte tilfeller kunne samtalen like gjerne foregått på gresk.

Direkte ubehagelig ble det da jeg dumpet opp i en fortrolig samtale om interne konflikter på en seksjon! Er det jeg som er sær når jeg ønsker meg en hyggelig lunsj med prat om løst og fast, og på den måten få en

sjanse til å bli kjent med folk på en litt annen måte? Eller må jeg stille meg opp å sniklytte først, før jeg tør å sette meg? Tips mottas med takk...

En ting som har overrasket meg positivt her i Vegvesenet, er at det finnes så mange spøkefugler. Jeg har allerede gått på limpinnen flere ganger, senest da jeg fikk et svært så smigrende "fanbrev" fra K-40. Dette var ifølge brevet en gruppe kvinner som "såvidt" hadde passert 40, jobbet i Vegvesenet og hadde en del felles interesser. Det sto videre at K-40 ikke var noen offisiell gruppe, men at de var sterke. Den anonyme avsenderen avsluttet med at de trodde jeg ville bli et godt medlem når tiden kom, og ba om diskresjon. Dette siste punktet var for øvrig genialt. Normalt ønsker jo spøkefugler at offeret skal "kringkaste" at det er blitt lurt, og nettopp denne setningen fikk meg derfor til å tro at det muligens fantes en slik mystisk, hemmelig kvinnegruppe. Inntil Morten Hafting tilsto den dagen han sluttet. Resultatet er at jeg heretter kommer til å være veldig skeptisk til all post/mail fra Vegdirektoratet, hvor nå unge Hafting har sin daglige «drunt».



Statens vegvesen
Vestfold