

Vestfolder'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Nr 9/18. årgang
4.oktober 1991



Tormod Sandene ser fram til å åpne den nye flotte rasteplassen ved Larvik til våren.

Rasteidyll ved Hallevannet

Det blir riktig trivelig på den nye rasteplassen på E18 ved Hallevannet nær fylkesgrensen til Telemark. Anlegget blir tilrettelagt for rullestolbrukere, og en del av det er lagt på treplattform utover vannet. Hallevannet, som er drikkevannskilde for Brunlanes, sikres mot forurensing fra overflatevannet på parkeringsplassen.

Side 3

Ledelsens spalte
Side 4

Nok arbeid til alle
Side 5

Raskt på
Vollhøyden
Side 6

Drivstoffanlegg
Side 7

Ny vegfest
Side 8

Vedlikeholdsstaben
Side 10 - 12

Anleggsstaben
Side 13- 16

Ombygging
Side 17

Krokenvegen
Side 19

Presisjons-VM
Side 20

Sprekt i Sverige
Side 21

Amcar til labben
Side 23

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Redaktør:
Erik Thomassen

I redaksjonen:
Jorun Sætre Bringaker

Adresse:
Statens vegvesen Vestfold,
Postboks 323,
3101 Tønsberg

Redaksjonsråd:
Anton Asbjørnrød,
Tore Jan Hansen,
Kåre Holtung
Tore Kaurin
Trygve Larsen

Trykt på miljøpapir hos:
Horten Print-Shop

Opplag: 750



**Det måste lura lite
vargar runt hörnet,
annars är det inte ro-
ligt.**

Lov å være dyktig?

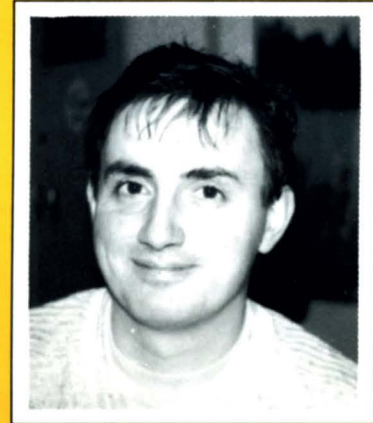
Du skal ikke tro du er noe. Du skal ikke tro at du er noe bedre enn oss! Dansk-norske Aksel Sandemose formulerte lovene i sin roman om byen Jante i tretti-åra. Jante lå i Danmark, men likevel er det mange som mener Janteloven gjelder sterkere i Norge enn de fleste andre steder her i verden. Og vi for vår del mener at den virker ganske sterkt i Vegvesenet også.

Vi skal alle være like flinke. Om noen har gjort noe bra, så er det sikkert noe lureri et eller annet sted. Og derfor er det ikke så bra likevel. Sier noen at maskinavdelingen er konkurransedyktig på gravemaskiner, så er det enkelte som er snar med å finne forklaringer som skal vise at dette ikke er reelt. Sparer anlegget noen millioner, så er det ikke fordi anlegget gjør en god jobb, men fordi man har kalkulert for høyt. Og er det ikke derfor, så er det prisene på det private markedet som skal ha æren. Enkelte leter i det lengste etter alternative forklaringer på suksess, og vil i alle fall ikke innrømme at resultater kan komme som en konsekvens av godt arbeid.

Janteloven har også en annen effekt når den virker på sitt sterkeste. Ikke bare skal man ha seg frabedt at andre påstår at de har gjort noe bra, men man er livredd for å stå fram og gi inntrykk av at man har noe som helst mer enn andre å fare med på noe som helst område. For vi vil ikke at andre skal tro at vi tror at vi er noe bedre enn dem! Slik blir vi alle redusert til en grå masse.

Det hører med til informasjonsfolkenes jobb å prøve å få fram det som er positivt med Statens vegvesen. Og det er ikke så rent lite. Likevel opplever vi gang på gang at våre egne folk kvier seg for å

godta nettopp dette. Har et anlegg gått veldig bra, så er mange likevel mer interessert i å fokusere på det som ikke var så bra. Vi får høre om folk som ikke har gjort jobben sin, om stikkingen som alltid er og alltid har vært og alltid kommer til å bli dårlig. Om tegninger som er snudd opp ned.



**Redaktøren
mener**

Men vegen ligger der fiks ferdig. Før tiden. Til lavere pris enn beregnet. Bilistene er fornøyd. Naboene er fornøyd. Politikerne er storfornøyd. Men vi må for all del ikke si at vi har gjort en god jobb. Til det er det alt for mye bilister, naboer og politikere ikke vet. Akkurat som om alle riktige suksesser er fullstendig problemfrie!

Selvskryt stinker, heter det. Og la oss vokte oss vel for å havne i motsatt grøft. Likevel, la oss se sannheten i øynene: Det går an å være dyktig selv om man jobber i Vegvesenet.

Miljøtilpasset anlegg ved Halle vannet

På E 18 ved Halle vannet jobbes det nå med 2 rasteplasser i regi av vedlikeholdet. Det blir her tatt hensyn til miljø og forhold til rullestolbrukere.

Jorun Sætre Bringaker

- Jeg kjenner ikke til at det finnes noe lignende her i landet når det gjelder rasteplasser, sier Per Korsnes til Vestfolder`n. Korsnes er ansvarlig for tanker og ideer og gjennomføring av planer til to rasteplasser ved Halle vannet, en på hver side av E 18. - Vegvesenet har gått i spissen når det gjelder miljø og har tatt hensyn til rullestolbrukere.

Overflatevann fra parkeringsplassene på begge rasteplassene vil bli ført gjennom sandfilter og ut i Halle vannet. Dette blir gjort for å fange opp oljesøl fra bilene som står parkert. Dette filteret vil bli regelmessig utskiftet. - Vi har gått lenger enn de kravene som kommunen har satt når det gjelder utslipp, sier Korsnes.

I alt arbeidet som er gjort ved rasteplassen er det tatt hensyn til rullestolbrukere. På rasteplassen mot Halle vannet er det bygget en rampe for rullestolbrukere, slik at de kan komme ned til vannet og på "brygga" som er bygd langs vannet. Toalettanlegget skal bygges uten terskler og det blir på plassen brukt så lav kantstein som mulig.

- Vi har også skiltet positivt, sier Korsnes videre. Halle vannet er drikkevann for befolkningen i nærheten. Derfor må dette opplyses om, men på



Rasteplassen ved Halle vannet får flott beliggenhet og er godt miljøtilpasset.

en positiv måte, ikke med "nei" eller "forbudt" o.l. Det blir satt opp en orienteringstavle som informerer om dette og ber folk ta hensyn.

Som belysning på plassene er det tenkt miljøbelysning. D.v.s. at lave (4 m høye) stolper blir brukt med behagelig lys under kuppel.

- Det er vedlikeholdet som har hatt ansvar for planene sammen med Asplan, sier Korsnes videre. Det er Gunnar Hasle som er ansvarlig for anlegget. Oppsynsmann Garvik sammen med Tormod Sandene og Kjell Karlsen har jobben på stedet.

- Vi regner med å bli ferdig med det meste av markarbeidet i år, men må også regne med noe til neste år, sier Korsnes videre. Toalettanleggene skal ut på anbud og ventes ferdig i løpet av mars 1992. Fristen for anbudet er satt til 15. oktober 1991. I tillegg til to

toalettbygg ved Halle vannet, består også anbudsinnbydelsen av 2 toalettbygg på rasteplassene på den nye E 18 i Stokke. Alle fire toalettbygg er planlagt ferdig innen mars 1992.

Når det gjelder grøntarealene, regnes det med at disse må utsettes til etter påske.

Markarbeidene er kalkulert til ca. 1,7 mill. kr. I tillegg kommer kostnadene for toalettbyggene. Det er regnet med en ca. pris rundt 300.000,- til 350.000,- pr. bygg.

- Ved denne utbyggingen er det lagt vekt på utnyttelse av terreng og vegetasjon på stedet, samt elementer på eksisterende plasser. Terrengtet er utnyttet på en effektiv måte, sier Per Korsnes til slutt og legger til at det er et spennende prosjekt og ser fram til å se det endelige resultatet.

Mye arbeid - store forventninger

Det har blitt hevdet at den store innsatsen vi har lagt ned i organisasjonsutviklingsarbeidet ikke står i forhold til de relativt små endringene vi vil få på organisasjonskartet. Jeg forstår et slikt synspunkt, men jeg tror likevel vi har gode muligheter til å høste stor frukt av dette arbeidet på noe sikt.

Vegdirektoratet har nå gitt tilbakemelding på det forslaget til ny organisasjonsplan som vegsjefen la fram før sommerferien. Forslaget er godkjent på alle punkter, bortsett fra at vi må se nærmere på hvordan vi organiserer byggherrefunksjonen vår. I tillegg er det gitt en del generelle kommentarer vi må bruke noe tid til å se på.

Jeg ser på det organisasjonsarbeidet som har vært gjennomført og fortsatt pågår, som første fase i en mer kontinuerlig organisasjonsutviklingsprosess. Det er viktig at vi nå opparbeider større evne til forandring enn det jeg tror vi har hatt hittil. Vi må innse at omgivelsene kommer til å stille stadig strengere krav til oss, og at evne til omstilling blir en viktig del av hele vår overlevelsesstrategi. I den forbindelse er det viktig at vi legger vekt på hva slags endringer som må til om etaten skal kunne løse sine oppgaver på en best mulig måte. Vi må lære oss å bli adskillig mer endringsvillige på alle nivåer i organisasjonen.

Kanskje kan vi oppfatte den pågående "Bjørvig-prosessen" som en øvelse foran tøffere omstruktureringer i årene som kommer. Det er nå satt ned et utvalg med tidligere generaldirektør i Televerket, Kjell Holler, som leder, som skal se på hele styringssystemet til Statens vegvesen. Vi må være forberedt

på at dette utvalget vil kunne komme med endringer som vil være langt mer dramatiske enn de vi nå ser foran oss, når de legger fram sin rapport i 1993. Da kan det være godt å ha en viss erfaring i omorganiseringprosesser å bygge på.

Selv om endringene denne gangen ikke blir dramatiske, vil jeg likevel peke på at det er grunn til å ha betydelige forventninger til gjennomføringen av dem. Jeg har store forventninger til at vi klarer å utløse det trafikksikkerhetspotensialet vår store bredde gir gjennom samlingen av koordineringsansvaret på en hånd. Videre må vi få til det løftet for miljøarbeidet som vi trenger for å vise omverdenen at vi er å regne med også på dette området. To-delingen i en infra-struktur-enhet og en trafikk-enhet som vi har tatt de første skritt i retning av, er også viktig. Jeg er spent på det potensialet som ligger i et styrket samarbeidet mellom plan- og byggeavdeling, og om vi kan stå fram med større slagkraft i trafikal sammenheng.

Jeg har også forventninger om at organisasjonsutviklingsarbeidet gjør oss bedre på målstyring og delegering. Vi skal nå inn i en fase hvor avdelingene skal utarbeide seksjons- og jobbeskrivelser. Skal det være mening i å snakke om målstyring må vi vite klart hvem som har ansvar for hva, og hvilke rapporteringsformer det skal være oppover i organisasjonen. Det videre arbeidet gir oss store muligheter til å få ryddet opp i uklarheter vi hittil i noen grad har slitt med og som uten tvil har virket hemmende på arbeidet vårt.

Til slutt vil jeg understreke mitt håp om at prosessen vi har vært gjennom og fortsatt er inne i kan fremme åpenhet og kommunikasjon i vår organisasjon, særlig i forholdet mellom ledelse og ansatte og deres organisasjoner. Jeg mener for såvidt at forholdet hittil har vært rimelig åpent og tillitsfullt, men det videre arbeidet bør kunne gi det et ytterligere løft. Jeg

Ledelsens spalte



Tom Samuelsen

tror nok vi har en god del å jobbe med fortsatt på dette området.

Mye arbeid er lagt ned, og innsatsen har vært betydelig fra mange hold i arbeidet med vår nye organisasjonsplan. Det er i årene som kommer frukten skal høstes. Jeg er ikke et øyeblikk i tvil om at arbeidet vi har gjort har vært viktig og har gitt og vil gi oss et puff framover. Fra nå av går vi inn i en situasjon hvor organisasjonen konstant må være under vurdering. Og tilsvarende må vi selv være innstilt på å håndtere endringer som en normal del av vår jobbhverdag.

Sysseissettingen sikret

Det blir nok arbeid til alle i utedrifta vinteren i gjennom selv om vi fortsatt går og venter på en endelig planavklaring for E 18 i nordfylket. Noen må likevel regne med litt uvante oppgaver før vi kommer i gang igjen med ny vegbygging i storskala. Permisjoner er imidlertid helt utelukket.

Erik Thomassen

Arbeidet med ny riksveg 310 Horten - Borre vil starte opp i april, men det er mulig at vi kan komme i gang med arbeid med bruer og kulverter noe tidligere. For E 18 i nordfylket er situasjonen når dette skrives fortsatt uavklart. Statsbudsjettet vil imidlertid inneholde solide bevilgninger til prosjektet, og selv om vi må vente en viss strid i Stortinget, er det liten tvil om at bevilgningen vil gå igjennom. Klagebehandlingen på hovedplanen må imidlertid avsluttes før vi kan komme videre. De første detaljplanene kan vedtas straks Samferdselsdepartementet er ferdig med hovedplanen. Får vi anledning til å forhåndstiltre grunn i det aktuelle området, kan arbeidet i nord så komme i gang relativt raskt.

- Vi har oppgaver i massevis ut året, sier anleggsjef Ivar Wulff til Vestfolder'n, over nyttår mangler vi imidlertid typiske vinteroppgaver som sprengning, grøfing og rørlegging og brubygging. Derfor må en del være innstilt på å ta andre oppgaver enn det de normalt har. For brugjengen kan det bli tale om f.eks. støyskjermer, støyvoller og gang- og sykkelveger.

Det kan også bli nokså vanskelig å finne arbeidsoppgaver til en del av maskinparken utover vinteren. Lastebilene anlegget disponerer kan



Det blir mange småanlegg til vinteren mens vi venter på å komme i gang i nordfylket og i Horten.

eventuelt gå inn i et forsterket vintervedlikehold, spesielt hvis det blir mye snø, mens det blir verre med grave-maskinene. Det kan derfor bli aktuelt å finne andre arbeidsoppgaver til maskinførerne.

Om de mindre prosjektene som skal gjennomføres eller kan bli gjennomført kan det sies at mye fortsatt er uklart med hensyn til hva som blir aktuelt når. Noe er imidlertid klart. I høst kommer vi i gang med utbedringen av rampen mot nord på E 18 på Fokserød. Kanskje kan det også bli aktuelt å forlenge avkjøringsfeltet mot syd. I Tønsberg skal det bygges sykkelbane langs Stoltenberggata fra Fylkeshuset og nordover. Dette arbeidet skal også gjennomføres nå i høst. På fv. 755 er vi allerede i gang med breddeutvidelse og forsterkning ved Bjune i Ramnes og på Kjelle i Tønsberg er vi i gang med miljøprosjektet som tidligere har vært omtalt i Vestfolder'n. Ved Hallevannet på E 18 i Larvik er arbeidet i gang med rasteplassanlegg.

Andre aktuelle prosjekter er beplanting og gang- og sykkelveg i Dronningens gt. i Larvik, utbedring av krysset mellom E 18 og gamle Bommestadbakkene, støyskjerming på E 18 ved Undrumsdal, rundkjøring på Gloppe i Larvik, breddeutvidelse på riksveg

309 ved Ekenes på Nøtterøy, gs-veg og støyskjerming på 303 ved Sandefjord sykehus og rundkjøring på 308 i krysset med Svend Foyns gt. i Tønsberg.

Rundkjøring blir det også på riksveg 311 på Gauterød i Tønsberg. På fylkesvegene er det aktuelt med en stor forsterknings- og omleggingsjobb på strekningen Verningen - Tjøllingvol-len. På Ringshaug i Tønsberg på fv. 537 skal det bygges fortau, og det kan også bli aktuelt med ny fylkesveg 560 ved Skjee i Stokke. Et relativt stort prosjekt er også ringvegen i Sandefjord hvor man skal bygge den siste delen.

- Vi håper folk ser at den forseringen vi har gjennomført i Stokke har gitt positive resultater selv om vi nå, pga sen planbehandling i Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet, får en slakk periode i noen måneder, sier Wulff. Forseringen har også gitt oss tilgang på større midler enn det vi ellers ville få. Det er f.eks. ikke sikkert at det hadde blitt noen Horten - Borre i denne omgang om vi ikke selv hadde kunnet legge betydelige oppsparte midler i potten, sier Wulff. At vi har litt problemer med sysseissettings-situasjonen er også et helt midlertidig fenomen. I årene som kommer vil det være rikelig å gjøre for alle.

Rask reaksjon fra vedlikeholdet

- Vi har handlet raskt for å komme igang allerede nå med utbedringen av kurven ved Voll på riksveg 310, sier oppsynsmann Odd Arntzen til Vestfolder'n. Etter endel utforkjøringer på stedet, er det absolutt nødvendig å gjøre noe med kurven og vedlikeholdet markedsfører seg innen trafiksikkerhet.

Jorun Sætre Bringaker

Det har i den siste tiden vært endel avisskriverier og leserbrev i forbindelse med trafiksikkerheten på riksveg 310 over Vollhøyden. Trafikkulykker har det også vært, senest en i sommer da to jenter måtte skjæres ut av bilen.

- Her måtte Vegvesenet gjøre noe, sier Odd Arntzen, dette kunne vi ikke se på lenger. Det var kurven ved Voll det var noe galt med. Det var bl.a. negativ overhøyde, ytre sidelinje var 30 cm lavere enn indre i kurven. Vi har kommet til at det var årsaken til at det har skjedd ulykker på stedet. Det er viktig at vegen får en overhøyde i kurven og banketten blir bygget opp med 60 cm i hele kurven.

Planen ble laget på to dager i samarbeid med trafikkseksjonen. Og arbeidet på vegen startet opp tirsdag og var ferdig fredag. Dette er en strekning på ca. 250 m med stor trafikk. Derfor måtte arbeidene foregå på ettermiddagen og kvelden. Strekningsen ble lysregulert, slik at en kjørebane var trafikkert hele tiden. Det er vanskelig å jobbe på en veg med så mye trafikk. Fergetrafikken går også forbi stedet.

Arbeidet er utført av vedlikeholdet over rodegrensene. Det er Hans Kristian Olsrød og Trond Søgård som har tatt seg av jobben.



Kurven på Vollen på riksveg 310 hadde negativ overhøyde og hadde flere ulykker. På bildet (f.h.) Hans Kristian Olsrød, Odd Arntzen og Trond Søgård.

Gjenkjennelige maskiner



Vegvesenets biler og maskiner får "fartsstripe" for at de skal kunne skilles fra kommunenes og entreprenørenes. Bildet er fra Østfold.

Fra neste år skal vi skille oss mer ut fra omgivelsene. Biler og maskiner skal få "fartsstripe" som gjør dem lettere å kjenne igjen. Stripen skal teipes på sammen med ny kråke og ny nummerering. Alt er en del av det store design-programmet som Vegdirektoratet nå utvikler.

Nytt drivstoffanlegg på Ås vegsentral

I begynnelsen av oktober vil vi sette i drift vårt nye drivstoffanlegg på Ås. Dette er en lenge etterlengtet modernisering sett både fra brukersiden og fra forurensningsmyndighetene. De gamle bensin- og dieseltankene har ligget i bakken siden 1960 og var modne for utskifting. Dessuten var tankkapasiteten for liten og pumpene utslitt.

Kåre Holtung

Det nye tankanlegget skal også dekke vårt beredskapsbehov for drivstoff og rommer 60.000 liter diesel og 6.000 liter bensin. Vi vil heretter ha kun en sort bensin og tanken blir foreløpig fylt med lavbly. Når våre eldste bensindrevne biler er byttet ut vil vi gå over til blyfri.

Vi håper nå først og fremst å kunne tilby et mer betjeningsvennlig anlegg for våre "kunder", men vil samtidig få et vesentlig enklere bokholderi for drivstoff. Pumpene vil nå betjenes via en tankautomat, ganske likt systemet vi kjenner som "kortautomater" på bensinstasjoner.

Opplegget vårt blir som følger: Hvert kjøretøy får sin "nøkkel" i metall som henger på nøkkelknippet. Ved tanking putter føreren "nøkkelen" i tankautomaten som leser av kjøretøyets identitet optisk. I et display på tankautomaten vil føreren få informasjon om den videre prosedyre som består i å:

- Taste inn kjøretøyets km.stand eller timetellerstand.
- Fylle drivstoff.
- Ta ut "nøkkelen".

Tankautomaten har da registrert:

- Dato og klokkeslett

- Kjøretøyets identitet
- Km./timetellerstand
- Fylt kvantum
- Forbruk i l/km eller l/time.

Disse data blir lagret i et minne i automaten samt overført til en PC inne i ekspedisjonen på vegsentralen. Dette vil danne grunnlaget for drivstoffavregningen mot kjøretøyet og betyr en vesentlig forenkling i forhold til dagens tankbøker og interne avregninger for vareleveranser. Systemet gir oss dessuten en fin mulighet til å holde et fortløpende tilsyn med kjøretøyets forbruk og km./timestand i forhold til serviceintervaller.

Målet er å etablere samme type tankautomater også på våre to andre vegstasjoner og eventuelt på anleggsriggen i nordfylket.

Bruavdelingen har utført arbeidet med oppgraving av gamle tanker, støping av fundament for forankring av nye tanker, nedlegging av disse, gjenfylling og støping av pumpefundament. Norske Shell har vært hovedleverandør av tanker og det tekniske utstyret inkl. montering. Anlegget er imidlertid kjøpt og eies av Vegvesenet da vi til enhver tid skal stå fritt med hensyn til valg av vareleverandør.

Framdriften på arbeidet har så langt gått etter planen, og når dette leses vil sannsynligvis anlegget være i drift og kun asfaltarbeider gjenstå.

Vi kan dessverre ikke friste med ekstra åpningstilbud, men våre drivstoffpriser skulle være fristelse nok i seg sjøl!

Velkommen til Ås Servicesentral!



Dataen overtar også når det gjelder tanking når det nye anlegget på Ås snart settes i drift. Anleggsarbeidene er nå i ferd med å avsluttes.

Vegåpningsfest for alle ansatte

Fredag 15. november 1991 kl. 11.30 åpner vegdirektør Eskild Jensen nye E 18 i Stokke. Om kvelden samme dag blir det fest for alle ansatte med ledsagere på Våle samfunns- hus. Egenandelen vil bli holdt på et minimum, og det blir som ved tilsvarende anledninger tidligere satt opp busser til og fra festen fra alle kanter av fylket. Så hold av dagen!

Erik Thomassen

Selve vegåpningen vil finne sted i Sørby-krysset. Fra torsdag 14. om

ettermiddagen blir trafikken ledet gjennom Semsbyen for at tilkoplingen ved Holmene skal kunne foretas. Etter åpningen blir det lunsj på Gjenestad gartnerskole for ca. 170 innbudte. Alle ansatte, praktikanter og lærlinger på anlegget vil bli invitert sammen med andre som har spilt en rolle på ferden fra plan til ferdig veg. Det vil også bli representanter fra Vestfold fylkeskommune, Stokke kommune, Vegdirektoratet og Samferdsdepartementet til stede. Ellers er Vestfold-benken på Stortinget invitert sammen med representanter for NHO, Maskinentreprenørens Landsforbund og Norsk Lastebileierforbund.

De siste fjorten dagene før åpningen vil det bli gjennomført en informasjonskampanje om Stokke-anlegget og

E 18 - utbyggingen generelt. Hensikten er denne gangen i første rekke å skape forståelse for hvor viktig E 18 - utbyggingen er for miljø og trafiksikkerhet i de områdene som i dag ligger tett inntil vegen.

Den nye vegen gjennom Stokke vil fjerne 92% av trafikken fra nåværende E 18. For de 120 husstandene langs nåværende E 18 vil derfor 15. november bli litt av en merkedag; en dag da den store stillheten senker seg over et ille plaget nærmiljø. Det er dette vi ønsker å markere i årets kampanje, samtidig som vi ikke vil unnlate å peke på at nye E 18 settes under trafikk langt tidligere enn planlagt og at sluttsummen blir 30 mill. kr. lavere enn kostnadsoverslaget ved anleggsstart.

Spar miljøet. Kjør piggfritt hvis du kan!

I oktober går startskuddet for årets store piggfri-kampanje. Fylkene rundt Oslofjorden og Hordaland satser hardt for å få bruken av piggdekk og dermed piggdekkslitasjen ned. Piggfrie dekk er minst like gode som piggdekk på de aller fleste føretyper, er budskapet. Bare på klink is har piggene klare fordeler.

Hensikten med kampanjen er å få folk til å vurdere nøye hvilket behov de har for piggdekk. Tester har vist at det bare er på glatt is piggdekkene er de piggfrie overlegne, og dette er kjøreforhold som er nokså sjeldne i våre deler av landet. Stortparten av vinteren ligger vegene i Oslofjord-området bare, og da gir de piggfrie dekkene bedre friksjon enn piggdekkene. Sett under ett er det derfor tvilsomt om piggdekkene gir noe større sikkerhet i våre deler av landet.

Og mange Vestfold-bilister er klare for å skifte dekktype. 31 % i en spørreundersøkelse svarer at de vil velge piggfritt neste gang de kjøper vinterdekk. Sist vinter var det bare 4 % av bilistene som kjørte piggfritt i fylket.

Pigggenes positive effekt er knyttet til forhold hvor piggene kan trenge ned i hard snø og is og finne hold der. Dette betyr at piggene ikke har noen som helst effekt på løs snø eller slaps. Gjennom tjuer år har annonser fortalt oss hvor fantastiske egen-skaper piggdekkene har. Den ensidige fokuseringen på pigggenes betydning har kanskje vært med på å skape en falsk trygghetsfølelse samtidig som vi ikke har fått med oss den store utviklingen som har skjedd med friksjonsdekkene de siste årene.

På bare veger vil piggdekkene ha negativ effekt ved at friksjonen mellom dekk og veg minsker. Piggdekkene har også mer indirekte negativ effekt på trafiksikkerheten. Spordannelsene i vegbanen som piggdekkene er hovedårsaken til, har negativ innflytelse på trafiksikkerheten ved at retningsstabiliteten reduseres og faren for vannplaning og skrens øker. Det er også et trafiksikkerhetsproblem at vegoppmerkingen slites raskere bort og skiltparken blir tilsmusset slik at synbarheten reduseres.

I Vestfold legges det asfalt for bortimot 40 mill. kr. hvert år. Dette betyr at en tredel av vedlikeholdsbudsjettet går med til å utbedre de skadene piggdekkene påfører vegene. Opinion har også spurt folk hva de mener innsparinger her kan brukes til. 46 % svarer trafiksikkerhetstiltak, 33 %

miljøtiltak og 12 % svarer at pengene bør brukes til å bedre fremkommeligheten.

Støvet forsvinner ikke, men virvles inn i bomiljøene langs vegen. Asfaltslitasjen representerer et betydelig miljøproblem i tettbygde strøk, og dem er det mange av i Vestfold. Vegmiljøet blir skittent og forskere hevder at asfaltstøvet kan medvirke til lungeemfysem, kronisk bronkitt, astma og allergi samtidig som det sannsynligvis er kreftfremkallende. Graden av helsefaren er det imidlertid noe uenighet om i fagmiljøene.

Kampanjen for piggfrie dekk som nå er i gang i Vestfold er inne i sitt tredje år i Bergens-området. I fjor vinter var andelen som kjørte piggfritt i Bergen kommet opp i 20,6 %, mens 55 % svarte at de ville kjøpe slike dekk neste gang.

Hvorfor svenskene spiser erte-
suppe før de skal kjøre bil?
De vil at bilen skal få turboeffekt.

Hørt om han som ikke ga gull-
fiskene nytt vann før de hadde
drukket opp det gamle..?

Vedlikeholdet på Stavanger-besøk

Torsdag 19. september var ca. 50 reisestemte vedlikeholdsfolk klare for en buss-tur til Stavanger.

Tore Jan Hansen

Deltakerne fra Sande vegstasjon måtte nok justere noe på "vekkeklokka" denne dagen, da det var avreise kl. 06.00.

Det var beregnet stopp i Kristiansand, for lunch, hvor vi deretter ville få en orientering av Vegvesenet i Vest-Agder. Kristiansand var tydeligvis ikke forberedt på at 50 vedlikeholdsfolk fra Vestfold skulle ankomme byen. For da bussen kom sakte kjørende ned Kirkegaten, ble plutselig takluken på bussen revet av, og en parkert bil ved fortauskanten fikk føle vekten av luken. Det var et "reklamesegl" som var strekt over gaten, som var årsaken til at bussen i en periode hadde ekstra god utlufting.

Etter lunch og en orienteringsrunde i byområdet med avd.ing. Vinsland fra Vest-Agder vegkontor som "guide", kjørte reisefølge til Aukland vegstasjon for en orientering, og sjåføren fikk ordnet med takluken med en enkel "Reodor" løsning.

Fra Kristiansand gikk ferden videre mot Flekkefjord hvor det var et stopp for middag. Så bar det mot Rogaland, hvor vi på grensen ble møtt av vedlikeholdssjef Hamre og vegmester Hogstad fra Bærheim vegstasjon. Disse vekslet på å orientere om Rogaland, og de oppgaver som Vegvesenet nå var opptatt av.

Selv etter så mange timer i bussen, var det en positiv og fin stemning hos reisefølget da det ankom Stavanger.

Fredagen startet med bedriftsbesøk hos Østeraadt betongvarefabrikk, som gjennom Norsk Betong i Stokke har leveringsavtale med Vegvesenet i Vestfold for 1991.

Etter en kort orientering om bedriften, var det omvisning i fabrikanlegget, hvor de forskjellige produksjonstypene ble



Vedlikeholdet var godt fornøyd med turen til Stavanger.

presentert. Mange av deltagerne ble overrasket over produksjonsmetodene, og den tiden de forskjellige produktene var i "støpeformen".

De travinteresserte i følget, merket seg at de nå var i kongeriket til Rex Rodney av Sviland, som har sitt "sete" i dette området.

Etter en lunch i Sandnes, var det Bærheim vegstasjon på Forhus som ble "invadert" av Vestfoldinger. Vegstasjonen ble presentert, hvor det deretter ble en orientering om fastlandsforbindelsen til Rennesøy, og de styringsprinsipper som skal benyttes.

Etter denne orienteringen gikk ferden til Mekjarvik, hvor en usedvanlig historispekkeet guide og to hurtiggående båter ventet for å frakte oss ut til Rennesøy. Her viste værgudene at det også i Rogaland kan være pent vær.

Denne fastlandsforbindelsen til Rennesøy var i 1989 kostnadsberegnet til 781 mill. kr. blant annet pga. de lave priskostnader i markedet. Anlegget var beregnet

ferdig høsten 1982. Det ble også nevnt at det i forberedelsene til anlegget var foretatt arkeologiske utgravninger for 17.5 mill. kr., uten at det var funnet noe nevneverdig.

Etter en hyggelig kveld (og natt) i Stavanger, var det "revelje" og avreise kl. 09.00 på lørdag, til Trafikk og vegmerking sin fabrikk på Forus, hvor produksjonen av vegtrafikkskilt ble gjennomgått.

Kl. 11.00 var det klart for hjemreise, og denne turen gikk bl.a. på den nye Suleskarvegen og fram til Setesdalen. Her viste høyfjellet seg i sine beste farger til tross for skyet vær.

To av deltagerne på turen, Jostein Birkeland og Bjørn Andersen, ble tildelt spesielle utmerkelser for bragder som de har utført på hvert sitt felt. Detaljer om disse utmerkelsene kan leserne få ved henvendelse til "de høyt dekorterte personer".

Til tross for et meget tett program og mange mil med buss, var reisefølget i god "kondisjon" ved hjemkomst sent lørdag kveld.

Vi presenterer oss:



Vedlikeholdsstaben

Det meste av arbeidsstyrken i vedlikeholdsavdelingen er knyttet til driften ute. Siden vi fikk funksjonsdelingen i 1964 har vedlikeholdet vært egen avdeling, og det har vært en gruppe personer på vegkontoret som har hatt ansvar for planlegging og tilrettelegging for "utedrifta".

Det første 10-året bestod vedlikeholdsavdelingen av 6 personer. Etter hvert er det stilt større krav til planlegging, budsjettarbeid, dokumentasjon av behov, resultater osv. På 70- og 80-tallet var bemanningen 9 stykker, det samme som i dag.

Av disse er det flere som har fulgt avdelingen lenge (Nordbotten fra 1961 og Korsnes fra 1969). De andre har kommet til vedlikeholdet etter varierende periode på planavdelingen (Heimdal i 1971, Andreassen i 1974, Carlsen i 1977, Røed i 1981, Skjevik i 1983 og B. Andersen i 1989).

Else M. Christensen er knyttet til adm./øk.-avdelingen, men har gjennom flere år utført arbeid for vedlikeholdsavdelingen. Hun behandler fortsatt sykkel- og billøp, og er avløser på dispensasjonssaker i ferier o.l.

Vedlikeholdsavdelingen må tilpasse seg nye krav i tiden. Dette gjelder spesielt målstyring, informasjon og trafikkavvikling. Avdelingen ble omorganisert for 4 år siden. Det ble da lagt vekt på at vegstasjonene skulle ha ansvar for de oppgavene som var direkte knyttet til trafikken (trafikkrettet vedlikehold), mens vegkontoret skulle ha styringen med dekkelegging, forsterkning, utbedringer og vedlikehold. For det trafikkrettede vedlikeholdet arbeider vi på vegkontoret med å avklare mål og utrede hvilken standard vi bør ha, maskin- og utstørsanskaffelser, rapporteringsrutiner, beredskapsopplegg,

styring av drift av skilting og oppmerking, vegbelysning o.a. Sissel M. D. Tørnby har hatt ansvar for bl.a. behandling av dispensasjonene for tunge, brede og lange transporter, og har koordinert vegmeldingstjenesten. Disse oppgaver ivaretas av Hilde R. Kristiansen mens Sissel i noen måneder passer sin nyfødte sønn.

Vedlikeholdsavdelingen forvalter hvert år ca. 125 mill. kr. Christ Heimdal holder orden på dette, og arbeider bl.a. med budsjettoppfølging.

Om få måneder skal vedlikeholdsavdelingen omorganiseres og nye oppgaver kommer til. Målstyringen og trafikk- og trafikksikkerhetsarbeidet forsterkes. Kundeorienteringen er ikke minst viktig. Tiden vil vise om vi maktet omstillingen på en god måte. Vi tar utfordringen!

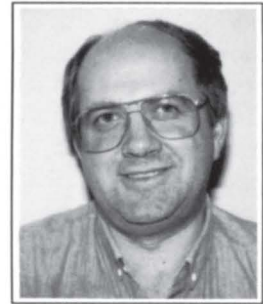
Nils I. Skjevik



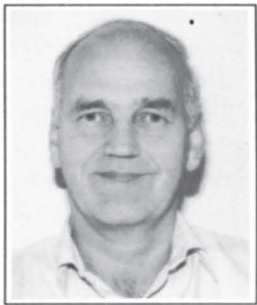
Hilde Kristiansen



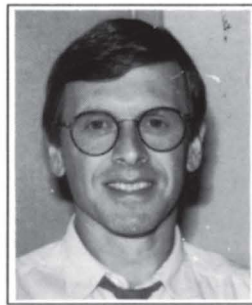
Per Korsnes



Bjørn Andersen



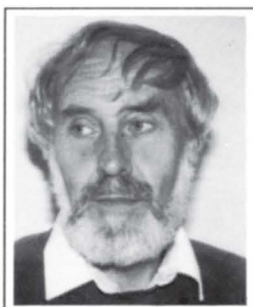
Helge Andreassen



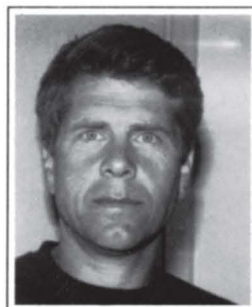
Nils I. Skjevik



Finn Carlsen



Christ Heimdal



Henning Røed



Audun Nordbotten

Nils I. Skjevnik, født 9. april 1944
Han begynte på vegkontoret i 1970, drev da med planlegging av motorveg. Han har også vært sekretær for Vestfold Trafikksikkerhetsutvalg i ca. 3 år, helt til trafikksesjonen ble opprettet. Han var leder for trafikksesjonen fra 1974-83, jobba med gang-/sykkelveger og trafikksikkerhet. Siden 1983 har han vært vedlikeholdssjef. Før Nils begynte sin ingeniørutdanning har han jobbet ett år som lærer på Nord-Møre. Nils sykler gjerne, i hvert fall hjemmefra Horten til vegkontoret. Han har hytte på Blefjell og der er familien både sommer og vinter. Han er glad i å fotografere og har vært formann i skolekorps. Nils har hoppa på ski sammen med Ingolf Mork - hvor langt vites ikke!

Per O. Korsnes, født 30. august 1944.
Per er utflytta trønder, begynte på vegkontoret som vikar i 1969 på vedlikeholdsavdelingen og der har han vært siden. Arbeidsoppgavene har variert noe, men Per driver med planleggingsoppgaver, forsterkning, utbedring, driftstilskudd til vegbelysning, rasteplass ved Hallevannet samt annen saksbehandling. Per har passet smelteovner på Årdal Sunndal Verk før han ble ingeniør og kom til Vegvesenet. Per deler kontor med lapphunden Hermann, en fullt akseptabel medarbeider på avdelingen. På fritiden liker Per å gå turer med lapphund, sykle med lapphund, være på hytta i Telemark sammen med kona og lapphund og stelle hus og hage.

Christ Heimdal, født 30. mars 1938.
Christ begynte i Vegvesenet første gang som stikningshjelp og hjelpearbeider i 1955. Han har også vært innom grunnboringa. I 1971 kom han til vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret og der er han i dag. Christ jobber med driftsplan, budsjett, driftsoppløsing og følge av tungtransporter. I fritiden liker han å ferdes i skog og mark og være på hytta på Skrim. Han har vært med på å kalke vannene på Skrim og sette ut fisk der.

Finn Carlsen, født 11. februar 1945.
Finn startet opp i Vegvesenet på Akershus vegkontor i 1968. I oktober 1970 begynte han på vegkontoret her i Vestfold på vedlikeholdsavdelingen. Han har også arbeidet på trafikksesjonen en tid før han kom tilbake til vedlikeholdet. Han har hatt forskjell-

lige oppgaver innen vedlikeholdsavdelingen. Han har vært saksbehandler på skilt og oppmerking og har hatt ansvar for skiltseksjonen. Nå er Finn leder av trafikktrettet vedlikehold. Finn er glad i sjøen og båtliv. Fisking er en kjær hobby. Etter E-6 loppet i Sverige er han også blitt inspirert til å jogge - kanskje vi ser han på etatsmeisterskape i landevegsløp i Sogn i mai?

Bjørn Andersen, født 11. juni 1947
Bjørn har vært i Vegvesenet siden 1973, da begynte han på bærelagseksjonen i Vegdirektoratet. Der var han til våren 1977, da kom han til trafikksesjonen her i Vestfold. Der jobbet han med reguleringsplaner, fartsgrenser m.m. fram til 1988. Da fikk han et engasjement i Vegdirektoratet på Teknisk Rasj. fram til høsten 1989. Fra 1989 har Bjørn vært på vedlikeholdsavdelingen, trafikktrettet vedlikehold. Fra 1990 har han vært leder for skilt og oppmerkingsseksjonen. Bjørn er interessert i fotball og badminton på fritiden. Han var også en av deltakerne på E-6 loppet i Sverige.

Henning Røed, født 12. desember 1947. Henning kom fra vann- og avløpsavdelingen i Østlandsconsult da han kom til vegkontoret i 1980. Han har vært innom planavdelingen, anleggsavdelingen og vedlikeholdet samt at han har vært beredskapssekretær for en periode. Fra 1981 har han vært leder av dekkefunksjonen. Han har også vært driftsansvarlig for edb. I fritida liker Henning å seile. Han er også glad i å spille fotball. Om vinteren liker han å gå på ski. Han er også på Vegas liste over de som sykler på jobb.

Helge Andreassen, født 26. juli 1939.
Etter endt utdanning i Aachen, Tyskland og NTH ble Helge ansatt på planavdelingen på vegkontoret her i 1966. Der var han fram til 1974, da han gikk over til vedlikeholdsavdelingen. Først var han distriktsleder i midtre del av fylket (vedlikeholdsområdene 2 og 3). Fra 1988 har han vært seksjonsleder for strukturelt vedlikehold. Helge var også innom Vegvesenet så tidlig som i 1958 da han var med på grunnundersøkelser og vegstikking en periode mellom gymnaset og militærtjenesten.

Audun Nordbotten, født 18. november 1933. Audun har vært borti litt av

hvert. I ung alder var han fisker og sjømann. Han gikk i murerlære, men senere ble det ingeniørutdanning ved GTI i Sverige. Han jobbet noen år ved Norsk Institutt for Vannforskning (NIVA) før han i 1961 startet arbeidslivet i SVV. Arbeidsoppgavene har vært av forskjellig karakter innenfor planlegging, grunn, anlegg, bru, vedlikehold og trafikk. Han var en av initiativtagerne ved startung av idrettslag og NITO-gruppe i Vegvesenet. Han har på kveldstid studert bl.a. økonomi. For Folkeuniversitetet Sør har han undervist i EDB og arbeidsledelse. Han har hatt mange formanns- og andre tillitsverv i NITO og AF lokalt og på landsbasis. Er i NITO sammenheng slått til ridder av det gyldne tannhjuls orden og organisasjonens hederstegn! De siste årene har politikken tatt endel tid. Han driver mosjonsidrett og tar indrettsmerket og er på hobbybasis interessert i fiske, hagestell, friluftsliv m.m.

Hilde R. Kristiansen, født 26. juni 1964. Hilde begynte i Vegvesenet desember 1987 som praktikant i ekspedisjonen på adm./øk.avdelingen på vegkontoret. Før hun kom til Vegvesenet har hun jobbet på VBS Gilde i pakkeavdeling og salgsavdeling. Etter endt sekretærskole fikk hun jobb på vegkontoret. Hun var i ekspedisjonen fram til august 1989, da begynte hun ved sentralbordet. Mens hun jobbet på sentralbordet, drev hun også litt registrering for arkivet og har vært på arkivet fram til juni 1991. Nå har Hilde et vikariat i vedlikeholdet og behandler dispensasjonene for de store bilene, koordinerer vegmeldingstjenesten og har diverse annen saksbehandling.

Etterlysning

**Hvem stjal jakka mi?
Blå sommerjakke med snøring og merke "RHW" på bryst og rygg ble fjernet fra garderoben ved møterommet på Ås 27. eller 28. august. Dårlig gjort! Tyven oppfordres til ubemerket å henge den på plass igjen eller sende den til Erik Thomassen på vegkontoret.**

Vi presenterer oss:



Anleggsstaben

Anleggsadministrasjonen i landets minste fylke er som seg hør og bør også landets minste. Ser vi imidlertid på byggevolumet som etter hvert er i ferd med å plassere oss blant de 3-4 største byggefylker, har vi uten sammenligning også landets "magreste" anleggsadministrasjon.

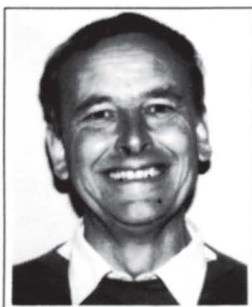
I 1991 passerer vi en omsetning på 20 mill. kr. pr. administra-

tor. Enn så lenge har vi grunn til å være stolte over dette: Både administrasjons- og oppsynsutgifter - og derfor også utgifter til driftsledelse, ligger klart lavest i landet.

Når nå alle kan se hvor få mennesker som har sitt tilhold i Fayesgt. 5, hvor vi har vært eget krypinn, håper vi at både Vegsjefen, de andre avdelingene og Vegdirektoratet forstår at det

er plass til og behov for flere kropper og hoder ved vår avdeling. Med et investeringsbudsjett på 275 mill. kr i 1991, omsetter vi mer enn det dobbelte av gjennomsnittet for de øvrige anleggsadministrasjonene i landet og ligger klart på Norgestoppen i omsetning pr. leder.

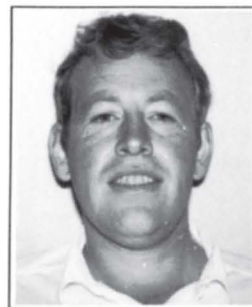
Ivar Wulff



Einar Lunde



Leif Kjølén



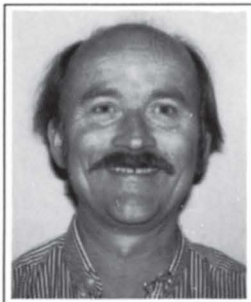
Gunnar Hasle



Taran C. Larsen



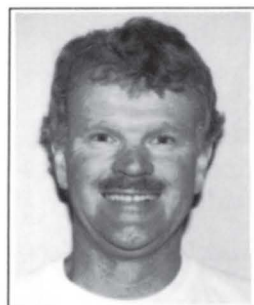
Karl Høiland



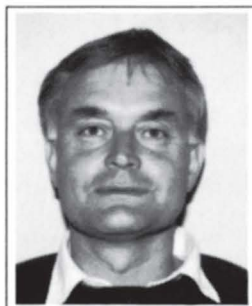
Ivar Wulff



Dag Atle Tangen



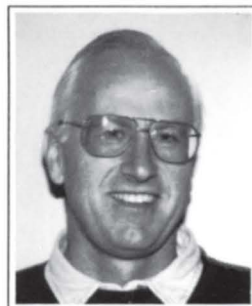
Stein Linnestad



Olav Lervik



Kai Olav Larsen



Geir Magne Bø

Karl Høiland, født 10. juni 1943.

Karl startet sin karriere i Vegvesenet som konstruktør på planavdelingen i 1968 og var der fram til 1977. I denne perioden drev han hovedsaklig med planlegging av E 18 utenfor Larvik og RV 8 fra Steinsholt til Buskerud grense. Fra 1977 flyttet han over til anleggsavdelingen hvor han hadde jobb som anleggsleder fram til 1985. Fra da av og fram til sommeren 1988 var Karl fungerende anleggssjef mens Ivar hadde permisjon fra stillingen. Etter dette hadde Karl permisjon i ett år og hospiter-te ved NTH. Fra våren 1989 ble han så ansatt i en engasjementstilling for 4 år, som prosjektleder for E 18 i nordre Vestfold. På fritiden hender det rett som det er at Karl tar seg en joggetur, for å holde formen vedlike. Ellers liker han også å ta seg et slag tennis eller to - og etter at han røpet dette, kommer han i hvert fall av anlegg til å få høre at med litt trening kan han sikkert bli Vegvesenets nye Bjørn Borg! For øvrig må det også nevnes at Karl med familie, i kompaniskap med en annen familie, har blitt eiere av ei hytte oppe i Svarstad; et svært gunstig kjøp var det også. Anlegg kan ikke gjøre annet enn å ta av seg hatten, bukke og gratulere den nybakte hytteeier.

Stein Linnestad, født 14. januar 1948.

Stein begynte på anleggsavdelingen 2. mai 1973, som oppsynsmannsassistent og ble plassert på Farrisanlegget ved Larvik. Arbeidsoppgavene bestod i å drive driftsoppfølging, innmelding av utførte mengder og fremlegging av resultater på byggemøter. Etter hvert som tiden gikk, utviklet "driftsoppfølgingsseksjonen" under ledelse av Albert Nordbakk gode rutiner for driftsoppfølging på de største anleggene. Stein fikk etter hvert ingeniørstilling på vegkontoret. Han fortsatte med driftsoppfølging på diverse anlegg, men fikk senere også hovedansvaret for økonomistyring på riks- og fylkesvegsiden (anlegg). I fritiden har Stein fullt opp med fotball, håndball og jogging. Han er spillende oppmann og trener for Vega's herrehåndballag, spiller fotball for Vega og Eik (Old Boys) og jogger lysløypa på Eik minst en gang i uka. Med andre ord er Stein et skikkelig sportsfantom av de store, og var derfor, sammen med Karl med på å galoppere 10 km i V6 loppet i Uddevalla. Ellers må det nevnes at Stein aldri sier nei til å være med på noe dersom han blir spurt, det være seg om det er av faglig eller sosial karakter.

Gunnar Hasle, født 6. mars 1948.

Gunnars første bekjentskap med Vegvesenet var som flisegutt, våren og sommeren 1969. Han ble ansatt som ingeniør 1. januar 1973. De to første årene drev han med anleggsstikning, deretter bruplanlegging, også det i to år. I 1976 ble han så ansatt som anleggsbestyrer og var i denne

stillingen mer eller mindre hele tiden fram til 1987, bortsett fra den perioden han var utestasjonert som kontrollingeniør under byggingen av nye Vrengen bru. Fra sommeren 1987 til 1. januar 1990, hadde Gunnar permisjon fra Vegvesenet og var engasjert av NORAD i Botswana, hvor han jobbet for det botswanske vegvesenet. Deretter tilbrakte han 1/2 år hjemme, og hadde permisjon 1 år for etterutdanning ved NTH. Gunnar kom så tilbake til anleggsavdelingen i juni i sommer, og jobber for tiden med utbyggingen av raste-plassen ved Halle vannet og rundkjøringen på Auli. I tillegg til dette driver han også med forberedelser for oppstarten av "Sydoverveien" i Horten (RV 310). Om sommeren går mye av Gunnars fritid med i skjærgården utenfor Nøtterøy. Ellers liker han å lese, jogger litt og har i en del år hatt minismåbruk som hobby. Gunnar ha også i mange år hatt speideren som hobby, og han var troppsleder for 1. Nøtterøy i ca. 8 år.

Dag Atle Tangen, født 10. mars 1958.

Dag Atle er opprinnelig fra Brumundal, noe han selv er veldig stolt av. Etter mellomlagring på Hamar, i Danmark og på NTH, ankom han vegkontoret i 1986. Etter noe fram og tilbake mellom driftsplanlegging og EDB, havnet han til slutt på entrepriser som hovedarbeidsområde. For tiden er det betongdekket i Stokke som tar mye av dagen. Senere går ferden til E 18 i nordre Vestfold hvor han skal være byggeleder på bru og betongdekker. Dag Atle bor i et gammelt hus på Husøy - og trives med det. Nevnte hus har også fått litt av en "ansiktsløftning" etter at han kom flyttende - en absolutt brukbar snekker som han er på fritiden. Ellers kan nevnes at Dag Atle er fiske- og båtfrelst, og det var ingen tvil da det var på tide å kjøpe presang til Ivar's 50-års dag. For øvrig har Dag Atle sin egen "kråke" på kontoret. Det er i virkeligheten en utstopper ravn i kamuflasjedrakt, som troner majestetisk på toppen av ei hylle. Av tabber som Dag Atle skal ha prestert, var ikke resten av anleggsmann (kvinne) for å snuse seg fram til; de har han så langt klart å holde for seg selv. Men vi lever i håpet - og gir så absolutt ikke opp håpet med det første.

Ivar Wulff, født 24. mai 1941 - antakelig som følge av en desperat protest - handling etter tysk invasjon av Bardufoss flyplass i 1940. Magre krigs- og etterkrigsår som for det meste ble tilbragt på Sunnmøre og i Lofoten, tilførte Ivar en velutviklet sans for god (må være bløt!) bløtkake med mye krem, en kjærkommen egen-skap ved feiring av de mange høydepunkter i Statens vegvesen Vestfold. Høgskole ved ETH, Zürich, Sveits, endte opp med spisskompetanse i spennbetongkonstruksjoner og med diplomarbeid i

vegplanlegging. Resultatet kan befares i målestokk 1:1, utført som 6.felts(!) motorveg med bruer og tunnel i det sterkt belastede trafikknutepunktet Zürich/Basel/Bern. Etter nærmere tre år som storbruker av NATO-midler ved Forsvarets Bygningstjeneste i Troms og Finnmark, ble Ivar ansatt her i 1972. I 1974 ble han leder av bruseksjonen og hadde engasjement som prosjektansvarlig for bygging av nye Vrengen bru 1979-82. Siden 1984 har Ivar vært leder for anleggsavdelingen med opphold i 1985-88 da han var tanzaniansk statstjenestemann og fylkesvegsjef ved Vestfoldfilialen Mbeya i Tanzania. Ved siden av å være styremedlem i Norsk Betongforening, brukes det som er igjen av fritid til internasjonalt arbeid. Ivar var aktivt med i stiftelsen av en av Øst-Europas første Rotaryklubber som ble Stettin RK i Polen. Derfor blir det altfor liten tid til hans mest kjære hobby: fiske fra sin 20's Dromedille.

Kai Olav Larsen, født 1. april 1950. Kai har, i likhet med Taran, fått slengt kommentarer om fødselsdagen sin, og kanskje ikke uten grunn. På tross av dette, ble han likevel ansatt i Vegvesenet som stikker på Ulaveien. Etter noen år som oppsynsmannsassistent med stikning som arbeidsfelt, ble han ansatt som oppsynsmann med driftsansvar for små og mellomstore anlegg. Kai ble i 1988 innlemmet i stab med oppgaver innen driftsoppfølging, driftsplanlegging og EDB. Arbeidsoppgavene fra 1989 og frem til i dag har vært anleggsledelse, driftsoppfølging, driftsplanlegging, kontrakts- og anbud-sutarbeidelser, anbudsregning, arbeid med egenregikalkyler og EDB med hovedvekt på Vegdirektoratets styringsprogram. På fritiden driver Kai med litt av hvert. Han tilhører den delen av anlegg som setter stor pris på båtlivets gleder, men han trives også på land blant gress, busker, trær og blomster. I likhet med Stein er han svært opptatt av håndball, og har hittil vært "fast inventar" på Vega's herrehåndballag. Ellers er han også en lidenskapelig modellbygger av seilskuter og får utfollet sine mer ukjente talenter på dette området og møbelsnekring. For øvrig skal det fremheves at Kai er den ene halvdel av anleggets underholdningsteam, bestående av Kai og Dag Atle. Her kommer gullkornene susende fortere enn man rekker å trekke pusten.

Geir Magne Bø, født 19. desember 1946.

Geir Magne ble født i Bø i Telemark, men utvandret til Vestfold i 1973 til fast jobb som ingeniør på grunnseksjonen i Statens vegvesen Vestfold. Her var arbeidsområdene oppmåling og kartlegging. I 1986 ble han så ansatt som anleggsleder, og det var han fram til 1990 da han ble tilsatt som ansvarlig kontrollingeniør for stikning og geometrisk kontroll for fylket, men med

hovedtyngde på E 18 nord. Han har i tillegg vært byggeleder for kontorbyggingen til dette prosjektet. På fritiden driver Geir Magne med litt av hvert. I alle år har han vært aktiv fotball- og håndballspiller i Vega. På grunn av hjemlig byggeaktivitet har deltakelsen på disse områdene vært heller laber det siste året, men Geir Magne bedyrer at dette skal bli rettet på når huset er ferdig oppusset. Av interessene som han ellers har, må det nevnes at Geir Magne er veldig opptatt av familie, hus og hjem. Og, som det går fram av ovennevnte grunn til at han har vært noe mer passiv i Vega, liker han å bruke hammer og sag. For øvrig kan vi jo røpe at Geir Magne har anleggets ekstra-reserve-kriselager når det gjelder alskens sannsynlige og usannsynlige ting. Er det noe vi trenger, som vi ikke kan finne noe tilsvarende til, er det bare å gå til Geir Magne. Han har alltid det vi andre mangler.

Olav Lervik, født 26. september 1946.

Olav startet sin yrkeskarriere i "Vegvesenkonsernet" i 1971, og har faktisk vært her siden. Han har tittel ingeniør, og begynte som kontrollingeniør i Statens vegvesen Akershus, men havnet senere på planavdelingen på vegkontoret i Vestfold i 4 år. Fra 1977 fulgte så 10 år ved kontor for teknisk rasjonalisering som utestasjonert fra Vegdirektoratet. Olav hadde deretter vikariat på anleggsavdelingen i Vegvesenet i Telemark i 3 år. I skoleåret 1989/90 deltok så Olav på Anleggslederskolen, og deretter har han vært ansatt på anleggsavdelingen i Statens vegvesen Vestfold. Arbeidsoppgavene han har å henge fingrene i pr. i dag er entrepriser, kvalitetssikring, driftsplanlegging og organisering av mindre anlegg. På fritiden er det først og fremst fotball i Old Boys-serien som er den store interessen. Olav deltar på laget fra Østlandets navle, og de gjør det for tiden bra. Han ble forresten også vegmester i fotball i Vega for 1991. Både Olav og kona driver egen geskjeft i Hvitvingfoss sentrum, så det er bare å ta turen innom dersom noen tilfeldigvis skulle kjøre forbi. Ellers må det nevnes at Olav med stor sannsynlighet er den eneste i Vegvesenet som er innehaver av en bærstraktor, og garantert den eneste med så mye "hår på brystet". Men han er da en grei kar for det, selv om han bestandig kjøper lunsjen sin hos Firings i Kremmerhuset! Har sagt: Hjort er hjort!

Taran Cecilie Larsen, født 23. desember 1970. Men, etter egne erfaringer, konkluderer hun med at det slett ikke er verre å ha fødselsdag på denne datoen enn andre dager i året. Taran er ansatt i Vegvesenet som kontorfullmektig i praktikantstilling på anleggsavdelingen, og det har hun vært siden månedsskiftet oktober/november 1990. Der er hun avdelingens blide fjes og telefonstemme idet hun er tilknyt-

tet sentralbordet. For øvrig tar Taran seg av skriving av forskjellige brev og dokumenter, kopiering og faxing. Dessuten gjør hun stadig utrettelige forsøk på å holde avdelingen ren og i orden. Før hun begynte i Vegvesenet, jobbet Taran i B & B Regnskap sommeren 1989, og Gods & Bil A/S sommeren 1990 - da var hun akkurat ferdig med handelsgym. Videre planer for fremtiden er at hun har tenkt å satse på økonomiske studier enten ved NHH i Bergen, BI i Sandvika eller utlandet. Av fritidsinteresser må det tas med at Taran trener ballett - mye ballett! Hadde det ikke vært for at hun hadde fått skviset inn et tysk-kurs på onsdager, hadde hun danset hver dag - i flere timer. Så travelt opptatt er hun, at hun ikke engang har fått tid til å tenke på å være med i Vega. I stedet tropper hun altså rett som det er opp på kontoret med vannblemmer på tærne, etter frivillig å ha stått på tåspissene dagen før i et par, tre timer.

Leif Kjølén, født 25. august 1950.

Leif begynte som ingeniør hos maskinentreprenøren Erling Rolstad A/S. I 1979 stiftet han imidlertid bekjentskap med Vegvesenet, i form at trafikkseksjonen i Statens vegvesen Finnmark. I 1980 ble han så anleggsbestyrer, og hadde denne funksjonen frem til 1985. Fra 1985 til og med -86 var Leif anleggsleder/byggeleder i Statkraft, men returnerte i 1987 til Statens vegvesen, nå i Vestfold, som anleggsleder i Sem og Stokke. I dag er han anleggsleder på E 18 i Stokke, og er ansatt som anleggsleder, egenregi på E 18 Nord fra 1. oktober 1991. Arbeidsoppgavene som har vært tilknyttet de forskjellige stillingene nektet Leif å utbrodere noe mer om. Hva årsaken til dette kan være, har ikke vi andre på anlegg klart å finne ut. På fritiden hevder han selv at det er frimerker og friluftsliv som interesserer, men etter en kort konferanse oss andre imellom, dukket det opp saker og ting som satte tingene i et nytt lys. Leif hadde en tid store forsetter som å begynne å jogge, men etter en stund hørte vi ikke noe mer om det. Derimot er han svært glad i å kjøre bil, og er bedre kjent under dekknavnet "Lynet fra Våle". Leif er også aktiv motstander av automatisk trafikkovervåking. Men det er ikke bare på vegene han liker fart. Han er kjøvhendt, som Taran, og skriver så fort at pennene går for sakte. Har sagt: Når(r) får vi 90 km/t på E 18!(?) Helst 100!!!

Einar Lunde, født 11. januar 1943.

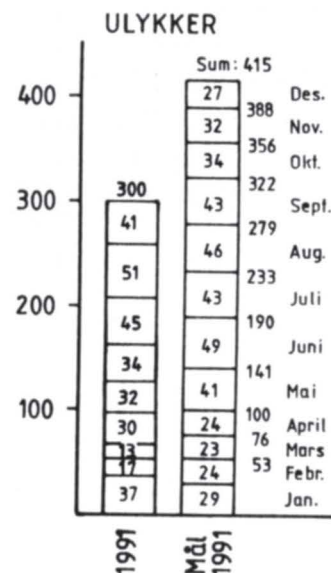
Einar begynte i Statens vegvesen Østfold i 1969 som konstruktør, som det het den gangen, med plass på planavdelingen på vegkontoret i Moss. Sommeren 1973 emigrerte han til Vestfold da han fikk ansettelse i Statens vegvesen her i fylket. Han fikk kontor på planavdelingen og arbeidsområdet var planlegging av fyl-

kesveger. Men i 1977 søkte Einar seg over til anleggsavdelingen, og det i tide til å være med på byggingen av Hvåra bru i Hvarnes, som ble hans første bruanlegg. Arbeidsområdet i dag er å være anleggsleder med nybygging av bruer og bruvedlikehold som hovedarbeidsfelt. Før Einar begynte i Vegvesenet, var han ansatt i 3 år hos et entreprenørfirma. I sin pure ungdom fikk han også med seg 18 måneder til sjøs. På fritiden er det kanskje ikke så rart at endel tid går med til båtliv og fiske. Også friluftsliv for øvrig interesserer Einar. Og dersom tiden en sjelden gang strekker til, setter han seg gjerne ned i godstolen og fordyper seg i en god bok. Ellers er hele anleggsavdelingen enig i at Einar er en ålreit kar. Han er alltid der det skjer noe, og en ivrig deltaker i diskusjoner av all slags art. Tidligere var han Vegvesenets verste "plastmappetyv", og stakk stadig av med plastmapper fra Tarans rekvisitalager, men nå har han begrenset virksomheten sin noe, til fordel for kaffedrikking.

Ulykestallene for september

I Vestfold har det i september vært 41 trafikkulykker med personskade herav en dødsulykke.

Samme måned i fjor viste 44 personskadeulykker og tre dødsulykker. Bilførerne og bilpassasjerene er fremdeles de trafikantgruppene som er mest ulykkesutsatt. Dødsulykken i september skjedde på fv. 670 i Borre der en 81 år gammel mann omkom.



Ombyggingen av vegkontoret starter 1. desember

Endelig ser det ut til å nærme seg starten på den lenge bebudede ombyggingen av vegkontoret. Vi skal som kjent overta hele høyblokken i Kremmerhuset med unntak av kantina, og fra 1. desember skal håndverkerne være på plass. Arbeidene vil pågå fram til et stykke ut på våren eller forsommeren, avhengig av hvilken entreprenør som får jobben av huseieren Uni-Storebrand.

Erik Thomassen

- Vi starter i 1. og 3. etasje, sier Karsten Gjersøe som er en av byggelederne. Dette betyr at Biltilsynsstaben midlertidig må flytte ut. Når disse etasjene er ferdig må så nye folk flytte midlertidig inn i 3. etasje, mens håndverkerne går løs på en ny etasje. Plasseringen i etasjer vil bli bestemt i ledermøtet 18. oktober.

Sannsynligvis vil nytt sentralbord og ny telefonsentral også være i funksjon etter jul. Dette blir rene datasentralen med en rekke muligheter utover de vi

har i dag. Det vil også bli direkte innvalgsnummer for alle saksbehandlere. Omleggingen av telefon- og data-nettet vil kunne medføre en del innkjøringsproblemer, og folk må være innstilt på at det kan bli en nokså turbulent periode.

Det er nå også bestemt at det skal være glassvegger innrammet i eik ut til korridorene, med tynne hvite gardiner. Golvbelegget blir linoleum over alt, og det blir dørterskler som er så lave at de er godkjent som rullestolvennlige. Veggene i alle etasjene skal males. To etasjer blir grønne, to gule og to får ferskenfarge. Det blir egen farge i gangene. Også heisene inngår i oppussingsplanen.

Nytt sentralbord på vegkontoret

I forbindelse med ombygging av vegkontoret skal vi bytte telefonsentral, personsøker-system, meldingstjeneste og kabling for tele og data.

Arnfinn Bentzen

Vi har hatt en tilbudsrunde med 2 leverandører, og etter en intern prosess har vi bestemt oss for systemet og leverandør. Valget har blitt Meridian SL-1 fra TBK, Sandefjord.

I denne pakken ligger det: Ny telefonsentral med muligheter for nettverksløsning med andre enheter hos oss, i første rekke biltilsyn og vedlikehold. Dette vil si at vi på sikt kan få en hussentral for hele fylket med felles

nummerplan, men dette er fremtid. Sentralen gir også mulighet for "samkjøring" mellom tale og data. Videre inneholder den et tale-meldingssystem (voice-mail) som gjør at vi kan automatisere noe av sentralbordfunksjonen, og å ha 24 timers tilgjengelighet på sentralbordet. Tale-meldingssystemet gjør det mulig for oss å opprette vegmeldingstjeneste, dvs. at publikum kan ringe et nummer for opplysninger om veg- og føreforhold. Meldingen kan oppdateres pr. mobiltelefon.

Det søkersystemet vi har i dag med lamper på veggen vil forsvinne. Det vil bli erstattet delvis av et callingsystem og delvis av en intern radio-personsøker system. Ikke alle vil få personsøker, her må vi fordele etter behov.

Når det gjelder telefonapparater vil alle de gamle grå forsvinne. De vil bli erstattet med ca. 50 digitale spesialapparater og ca. 50 analoge apparater. Også her må fordelingen skje etter behov.

Kontrakten med TBK inneholder også ny kabling både for tale og data. Nettet vi skal legge opp er universal-nett.

Et slikt nytt system vil gjøre at vi kan tilby et høyt servicenivå både internt og eksternt, men det vil kreve kunnskap av brukeren.

Vi håper alle vil vise interesse for å lære seg å bruke et nytt telefonsystem. Det nye systemet vil kreve noe av oss som brukere. Opplæring, motivasjon og egen innsats vil være stikkord i den forbindelse.

Historisk besøk i Rogaland

Styret i Vegvesenets historielag Vestfold var på en opplevelserik befaring hos kolleger med samme interesser i Rogaland 4. og 5. september 1991. Turen var nyttig for Per Vaadal, Kjell Bleika, Kristofer Dannevig, Olav Aas, Mary Kristensen og Eileen Gorman Jensen som fikk mye inspirasjon til å gå løs på de mange oppgavene som venter på dette viktige området her i Vestfold.

Eileen Gorman Jensen

Vi ble hilst hjertelig velkommen til Rogaland vegkontor av adm.sjef Svein Magne Olsen, Elisabeth Renberg, Oddmund Løken og Thorleif Haugvaldstad. Etter en deilig frokost i kantinen og en kort orientering om Rogaland vegkontors historiarbeid, ble vi kjørt i minibuss rundt omkring i Rogaland fylke: Stavanger - Egersund - Byrkjedal - Lysefjorden - Stavanger.

Vår første "forfrisknings"-stopp hadde vi på Jæren - vindblåst og steinete - men nå også det mest produktive jordbruksområdet i Norge. Vi inntok kaffe og lefser på Hå gamle prestegård, en restaurert prestegård fra 1700-tallet som drives som kultursenter av Hå kommune. Vertinnen fortalte oss litt om gårdens historie, og etter en tur rundt prestegården, gikk vi ned mot sjøen for å se på de merkelige oldtidsgravene - kjempestore graver helt dekket av steiner.

Kongevegen går over Jæren, den er ryddet og utbedret og er stedvis kjørbær, men snart var vi i et mer kupert landskap - en stor kontrast til det flate Jæren.



Rogaland har satset mye på istandsetting og informasjon om gamle bruer. Foran skiltet: adm.sjef Svein Magne Olsen, Rogaland vegkontor.

Vi hadde mange stoppesteder. Statens vegvesen Rogaland har prioritert gjenoppbygging av gamle steinbruer, og det var mange fine eksemplarer for oss å se på, fra Skjæveland bru i Klepp og Sandnes kommune til den flotte Terland Klopp i Eigersund kommune. Sistnevnte var bygd tidlig på 1800-tallet og restaurert av Statens vegvesen Rogaland i 1986. Restaureringsarbeidet var støttet av Riksantikvaren og Eigersund kommune. Terland Klopp er den eldste og lengste steinhellebrua i Rogaland som er bevart, og også det fineste bevarte eksemplet av brutypen i landet. Den er totalt ca. 60 m lang og har 21 åpninger. (Se "Bruer og bru-bygging i Rogaland" av Svein Magne Olsen)

Etter en flott båttur til Lysefjorden og Prekestolen var vi invitert hjem til Elisabeth Renberg som er leder for fellestjenesten og bor koselig i gamle Stavanger.

Vi troppet opp på vegkontoret neste dag kl. 0830 og ble tatt hand om av Audun Løken, som tok oss med i kjelleren og med stolthet og stor iver viste oss vegmuseet. Rogaland er så

heldig at de har gratis til disposisjon ca. 250 m² areal for oppbevaring av sine gjenstander. Her var det orden i sakene, og her var det mye å se, både fra gamle og mer moderne tider. Det var en imponerende samling av fotografier, utstyr og maskiner.

Etter omvisningen på museet, så vi på videoen "Gamle steinbruer i Rogaland" - signert Svein Magne Olsen - en vakker video med mye flott natur og musikk. Etterpå deltok vi i møte med Svein Magne Olsen, Elisabeth Renberg og Oddmund Løken, hvor det ble utvekslet idéer og erfaringer i arbeidet med å ta vare på veghistorie.

Til slutt på møtet, tok Per Vaadal ordet og takket for at vi fikk komme til Rogaland. Det hadde vært en nyttig tur for oss, og vi var imponert over alt vi hadde sett og hørt. Han takket for den enestående vennligheten og gjestfriheten som var vist oss og håpet at vi ville få anledning til å gjengjelde det. Vaadal overrakte Svein Magne Olsen en "historisk" gave - en kopi av Slottsfjellet montert på en stein fra Slottsfjell-området.

Forts. neste side

Snart ferdig i Kroken



Den 10 km. lange Krokenvegen, fylkesveg 860 i Lardal, er utbedret av vedlikeholdsområde 01. På bildet ser vi f.v.: Jan Frellumstad, Ole E. Horntvedt, Ivar Antonsen, Victor Solbverg, Per Nakjem og Inge Lima.

-Arbeidene på den 10 km lange strekningen fra Kviberg til Buskerud grense nærmer seg slutten, sier oppsynsmann Viktor Solberg. Vegen er nå utbedret til 10 tonn.

Jorun Sætre Bringaker

Vedlikeholdsområde 1 med oppsyns-

Forts. fra side 18.

Etter lunsj i kantinen reiste vi ut på byen og omlandet for en kort omvisning før flyavgang til Torp. Vi var på et båtmuseum - her var det gamle seilbåter, båter som var brukt til sildefiske og mange gamle fiskeredskaper. Vi fikk se litt av anlegget og tunnelåpningen til Rennesøy undersjøiske tunnelprosjekt, og til slutt var vi på Ullandhaug i utkanten av Stavanger sentrum, hvor Norges eneste gjenoppbygde forhistoriske Jernaldergard ligger. Dette var litt av en opplevelse. Gården er fra eldre jernalder og folkevandringstid (ca. 350-550 e.Kr.), og

mann Viktor Solberg i spissen har gjort en del utbedringer på fylkesveg Z-860 i Lardal, Krokenvegen.

Arbeidene har bestått i utskifting av stikkrenner, forsterkning og grøfting. Det er tatt endel av skråningene både for å bedre sikten og få bedre grøfter. Dypdreneringen på siste del av strekningen er tatt i år. Endel av arbeidet på strekningen ble påbegynt i fjor sommer.

her fikk vi inntrykk av hvordan forfedrene våre bodde og levde for ca. 1500 år siden. Tiden var knapp - vi hadde gjerne vært der lengre, men vi måtte rekke flyet til Vestfold.

Det var en opplevelsersrik tur. Vi ble imponert av alt Rogaland har gjort og har: Pensjonistrom, andaktsrom, trimrom, kunstforening, sangkor og ikke minst det utmerkede vegmuseet.

Det har vært mye tømmertrafikk på vegen, men i det siste har vegen vært så dårlig at trafikken har gått om Skien.

Endel av dekket ble lagt i august og resten i september. - Det ser ut til at arbeidet blir ferdig i god tid, muligens 3 uker tidligere enn planlagt, sier Viktor Solberg. Per Nakjem, Inge Lima, Ivar Antonsen, Alf Åsberg og Jan Eriksen har alle vært med på arbeidet med Krokenvegen. Vi kan ta med at Alf Åsberg og Jan Eriksen har avlagt sin praktiske prøve til paragraf 20-kurset der oppe. De valgte stikkrenne og gabionmur som fagprøve og den ble godkjent.

Når vi nevner gabionmuren som er laget på Krokenvegen, kan vi fortelle at den er laget med håndplukket stein fra stedet. Den er virkelig fin!

Takk for oppmerksomheten ved min 60 års dag.

Ivar Antonsen



Vestfolds delegasjon til årets VM i presisjonskjøring (f.v.): Stein Erik Brekke, Bjørn Sørлие, Kåre Holtung, Trond Søgård, Ingrid Aas, Nils Gunnar Aas, Inger Line og Per Olav Wierød.

Finkjøring i Skien

Vestfold stilte også i år lag ved vegmesterskapet i presisjonskjøring. Arrangementet denne gang gikk av stabelen i Skien.

Kåre Holtung

Telemark vartet opp med skikkelig "indian summer" da presisjonskjørere fra hele landet inntok Skien for å tevle om titlene som norgesmestere i presisjonskjøring med lastebiler og veghøveler.

Vestfold stilte med fem sjåfører/maskinførere og like mange som lagleder/supportere. Resultatmessig hevdet vi oss ikke i toppen, men med en så jevnt bra innsats at vi ikke behøver å skamme oss for å skrive hjem om det. Dessuten gjorde vi det meget skarpt på banketten!

Vertsfylket gjennomførte et prikkfritt arrangement så langt vi kunne se, og Telemark var ubeskjedne nok til å stikke av med dobbeltseier i 512-klassen, seier i 510-klassen og lagseier.

Her følger resultatene for våre deltakere: (Antall deltakere i klassen i parantes).

Veghøvel: Nr. 21: Bjørn Sørлие (37)

Lastebil
510 : Nr. 19: Per Olav Wierød (39)
Nr. 26: Nils Gunnar Aas

Lastebil
512 : Nr. 14: Trond Søgård (39)
Nr. 18: Stein Erik Brekke

**Møte i pensjonistforeningen
på Ås vegstasjon
torsdag 10. oktober kl. 13.00
med omvisning på vegsentralen,
hvor maskinparken tas i øyesyn.**

Flott innsats i "Nya -E6 løppet"

Vega's løpere gjorde en god innsats i nya E6 løppet i Sverige lørdag 7. september 1991. Fra Vestfold stilte 12 mannlige og 2 kvinnelige løpere.

Jorun Sætre Bringaker

Vega's tur til Sverige fra fredag 6. september til lørdag 7. september hadde samlet ca. 45 deltakere fra hele etaten.

Turen gikk fra Tønsberg via Sandefjord - Strømstad til Stenungsund. Der overnattet vi på hotell i Stenungsund, hvor vi hadde middag fredag kveld.

Lørdag morgen var det litt smånervøse og urolige "idrettsjeler" å observere med frokostbordet. Noen hadde allerede vært ute på en prøvejoggetur. Men stemningen fra bra.

Vi ble kjørt til start/målområdet med buss og de som skulle være med å

betjene en væskestasjon langs løypa, ble kjørt dit. Vil nevne at de som hadde påtatt seg denne jobben fikk nok å gjøre. Nordbotten stilte i "kråkedrakt" og vekket nysgjerrigheten til de svenske TV-folka, han ble nemlig intervjuet!

Demonstranter var på plass langs løypa med sørgeflagg.

Løperne våre gjorde det bra. De som løp 1/2-maraton fikk begge to respektable plasseringer. I den korteste løypa (10 km!), kan nevnes at Arild Vestbø gjorde en flott innsats, nemlig en 38. plass. To jenter stilte, Marit W. Dahl og Hilde R. Kristiansen og vi kan gratulere med en kjempeinnsats!

Resultatliste:

1/2-maraton:

nr. 46 Rolf Sikveland 1.24.27
nr. 59 Øystein Ludvigsen 1.25.56

10-km:

Kvinner:

nr. 176 Marit W. Dahl 57.38
nr. 188 Hilde R. Kristiansen 57.56



Bjørn Andersen fra vedlikeholdet i fint driv på nya E6'an ved Stenungsund

Menn:

nr. 38 Arild Vestbø	41.01
nr. 292 Stein Linnestad	48.24
nr. 384 Reidar Jørgensen	50.56
nr. 411 Karl Høiland	51.45
nr. 500 Rolf Sommervik	54.29
nr. 526 Per Vaadal	55.10
nr. 546 Trond Haugstad	55.49
nr. 556 Øyvind Rød	56.04
nr. 566 Bjørn Andersen	56.28
nr. 576 Steinar Aspen	56.39



Vegas blide gjeng samlet med medaljer m.m. før hjemreisen til gamlelandet.

Gledens dag i Larvik

Fredag 23. august ble vi ferdige med å legge inn det manuelle kjøretøyregisteret på data, det såkalte 221-registeret på Autosys.

Jørn Hæhre

Gledens dag ved Biltilsynet Larvik var fredag 23. august. Da feiret vi at vi var ferdige med å legge inn det manuelle kjøretøyregisteret på data, det såkalte 221-registeret på Autosys

Dette gjelder alle kjøretøy i vårt distrikt som står med skilte på. Vi har totalt lagt inn nesten 64.000 kort.

Dette har vært en prioritert oppgave og vil forenkle arbeidet med registrering av kjøretøy samt behandlingen og oppfølgingen av eierskifter. Som første stasjon i Vestfold er vi



Biltilsynet i Larvik feirer at man endelig har alle kjøretøy på plass i Autosys. F.v.: Trude Fjellberg, Marianne Nordkvelle, Kirsten Løkslid, Liv Johansen, Vigdis Kaasa, Berit Bjørnum Jensen og Jørn Hæhre

nå ferdig med dette arbeidet. Det at vi nå endelig er ferdig med denne jobben, ble feiret etter stengetid denne gledens med champagne (alkoholfri!!) fredag.

Statlige innkjøp som politisk virkemiddel?

Spørsmålet reises fra tid til annen, også i våre egne rekker, og i den forbindelse synes jeg det er riktig å informere litt om hvordan vi bør forholde oss til dette.

Ved behandlingen av St.melding nr. 84 for 1977-78 trakk Stortinget opp fem hovedprinsipper for statens innkjøpspolitikk.

Jeg siterer fra ett av disse: "De sentrale politiske myndigheter må stå for utformingen av statens innkjøpspolitikk, og herunder treffe avgjørelser om når statens innkjøp skal nyttes som særlig virkemiddel. Statens innkjøpere skal ikke drive nærings- eller distriktspolitikk etter egne vurderinger. Som konsekvens herav må det legges til grunn at anskaffelser skal foretas etter forretningsmessige kriterier, med mindre annet måtte bli bestemt i fastsatte retningslinjer eller blir besluttet av det kompetente organ i det

enkelte tilfelle, "sitat slutt. Med "kompetente organ" siktes det til departement og/eller regjering.

Vårt utgangspunkt er altså at våre anskaffelser skal foretas etter forretningsmessige kriterier.

Imidlertid gis det i "Innkjøpspolitiske retningslinjer" fastsatt av Industridepartementet 1. oktober 1979, noen anbefalinger for hvordan statlige anskaffelser "kan" nyttes som virkemiddel for å fremme bl.a. sysselsettingsmessige målsetninger, uten å komme i konflikt med de forretningsmessige vurderinger.

De fleste av anbefalingene er generelt formulert, og ikke særlig konkrete i sin utdypning. De gir etter min mening mulighet for stort spillerom for egne vurderinger, noe som igjen kan resultere i at vi behandler våre leverandører ulikt

og dette gir oss en uklar anskaffelsesprofil utad overfor våre leverandører.

Vi skal også være klar over at grensegangen mellom de "sysselsettingsmessige målsetninger" og de "forretningsmessige vurderinger" kan være svært vanskelig å trekke for oss saksbehandlere.

Det er derfor mitt råd til ansatte med bestillingsrett for kjøp av varer og tjenester og ikke begi seg inn i slike vurderinger, da resultatet kan bli at kjøpet lett kan komme i konflikt med de gjeldende forskrifter som er gitt i vårt regelverk for anskaffelser.

Utskrift av "Innkjøpspolitiske retningslinjer" kan fåes ved henvendelse til innkjøpskonsulenten.

Tom Skarre

"Van" til laboratoriet

De som har sett folk fra lab'en "cruise" rundt i en flott amerikansk "Van" har kanskje spurt seg om Vegvesenet har begynt å få primadonnanykker?

Kåre Holtung

Utgangspunktet var at de trengte en kraftig bil med automatgear for å trekke tunge tilhengere med måleutstyr, samt klimaanlegg (aircondition) for å beskytte datamaskinen. Dette utstyret hadde denne bilen som standard, og bilen ble da rimeligere enn en europeer med tilsvarende utrustning. Dessuten er bilen så bred at betjeningspaneler og datamaskin



Labens nye bil er en Chevrolet Starmaster V8 diesel med bæreevne- og jevnhetsmåler.

med skriver får plass mellom forsetene.

For teknisk interesserte kan vi gi følgende data:

- Chevrolet Starmaster V-8 diesel, 155 hk., automatgear og fartsholder (cruisecontrol)
- Betjeningspanel og tilkøp- lingen for Dynaflect bæreev- nemåler og ny tilhengermon- tert jevnhetsmåler.
Samlet investering bil og jevn- hetsmåler: kr. 730.000,-.

Stengte dører!

Vi ute fra "provinsen" har nå en tid kunnet glede oss over utvidet parkeringskapasitet i Kremmerhusets kjeller. Det er tidsbesparende å slippe å lete etter parkeringsplass i byen når vi skal på vegkontoret for kortere besøk og møter.

I den seinere tid er vi imidlertid møtt av stengte dører, og kun "husets folk" med nøkkel får innpass til bekvemmelighetene. Dette er muntlig blitt begrunnet med at det har vært uvedkommende i kjelleren og at det er stjålet sykler.

Dersom sykkeltyverier er årsaken må da vel dette la seg løse

mer elegant enn å klaske igjen dørene for både publikum og oss som besøker dere mer sporadisk! En sykkelstall i form at et låst nettingbur burde være en enkel løsning. Og er besøk av uvedkommende knyttet til mer enn sykkeltyverier, kan det vel installeres TV-overvåking i kjelleren.

Hvis ikke dette lar seg løse i nær framtid foreslår jeg å merke dørene med vårt nye slagord i stort format:

VI ER I VEGEN FOR DEG!

Kåre Holtung

Ny kråke

Vegen og vi informerer oss om nye farver på "kråka". Prosjektlederen til denne ideen er Steffen Burger i Vegdirektoratet.

Hvorfor har det utviklet seg til at våre midler skal benyttes til en slik forandring? "Kråka" er allerede innarbeidet og vi tror publikum bryr seg lite om hvilken farve den har. Hva er vinningen og gevinsten ved dette prosjektet? For dette koster vel millioner av kroner. Kan ikke disposisjoner av våre bevilgninger bli overført til noe mer nyttig eller allerede oppstartede prosjekter?

Hva med å satse på uniformer til ansatte i etaten? Viser her til utvalget som startet opp i 1989 med uniformering av kontorpersonelet i Biltilsynet. Arbeids- og administrasjonsdepartementet har nå i september -91 gitt beskjed om at egenandelen må innføres for denne gruppen. (Forhandlinger pågår.)

Etter vårt syn er de kontoransatte "etatens ansikt utad" på lik linje med de som har hall og veg som arbeidsfelt. De sistnevnte får som kjent arbeidstøyt 100 % dekket av "arbeidsgiveren"

Biltilsynet Kongsberg

Det skjer i oktober

Statens vegvesen Vestfold inngår kontrakt om levering av telematikk-løsning. Løsningen er fremtidsrettet og i tråd med vår strategi for vår bedriftsinterne kommunikasjon.

Kvalitetssikring:

Holmene - Tassebekk nye E 18, st.kontroll betongdekke.

Gjennestadmyra bru, Tassebekk bru. Sporfylling med betong Klinestad - Langåker. Diverse kontrolloppgaver. Hulromsmåliger, HDM, Analyse av asfaltprøve. Måling av bæreevne og jenvhetsmåling + diverse labarbeid.

Anlegg:

FVZ-755, Bjune - forsterkning og breddeutvidelse. Fortsetter ut oktober til midt i november.

FV Z-537, Ringshaug - 200 m fortau. RV 310, Stoltenbergsgt., Sykkelbyen Tønsberg, komme igang 1. halvdel av oktober.

E 18 Stokke:

Støyskjermer, betongdekkelegging Tassebekk - Gjennestadmyra bru. Pussearbeider. Gartnerarbeider. Skilting/merking.

Bygging av 2 rasteplasser på E 18 ved Hallevannet i Larvik kommune pågår.

Riksveg 312, Gravdal - Haugan, vegutbedring (Andebu).

Riksveg 310, 2 busslommer ved Samfunnshuset bygges (Tønsberg).

Skilting:

Holmene - Tassebekk. Diverse mindre skiltoppdrag. Kyststien.

Maling:

Noe på Holmene - Tassebekk.

Noe på nyasfalterte strekninger.

Plast:

Holmene - Tassebekk

Noe på mindre nyasfalterte strekninger.

Vedlikeholdsområde 01:

RV 319 skal saltes til vinteren på hele strekningen. Det samme gjelder RV 310. Den skal sammenhengende saltes fra E 18 helt til ferjeleie.

I Holmestrandtunnelen og på begge sider skal alle lyspærer skiftes 24.10. Vi har kjøpt lyspærer for 75000,- kr.

Vedlikeholdsområde 02:

Grøftarbeider på FV Z-425 og FV Z-810.

Skifting av stikkrenner på RV 306, FV Z-410 og FV Z-425.

Utbedringsarbeid på RV 303 og RV 312 (anleggsarbeid).

Kumtømming, rydding av vegetasjon, pisking, skiltvedlikehold/repasjon. Bygging av busslomme på Glenne vurderes.

Vedlikeholdsområde 03:

Brøyteutstyr kjøres ut til kontraktørene og det settes opp brøytestikk. Vi skal blande 400 m³ med saltblandet strøgrus. Ellers vanlig vedlikehold.

Trygg Trafikk:

1.10 - 4.10 : Sekretærkonferanse, landskonferanse på Straand.

14.10: Lærerkurs, pedagogisk senter, Sandefjord - Trygg Trafikk og politiet.

21.10: Første kursdag i den tredagers kursrekken for lærere i grunnskolen i Vestfold. "Trafikkundervisning for grunnskolen - Vestfold" presenteres.

På Kanalbrua i Tønsberg foretas reparasjonsarbeider. E 18 brua Solum Østre: Landkar rehabiliteres og rekkverksarbeider foretas. På E 18 Pauler Vestre bru foretas understøping av landkar og utbedring av rekkverk. Nordre Auli bru, gamle E 18 over Aulielva repareres landkar og overbygning. Ombyggingen av Lindsverk bru, FV Z-220 fullføres.

Biltilsynet:

Piggdek. TS-seminar sensorer/trafikk-lærer, Vestfold. BTV-2003 ferdig.

Biltilsynet Tønsberg:

Ferdige med dataregistrering av aktivt kjøretøyregister. (Totalt innlagt 52300 kjøretøyer).

Seminar 12.10. - Deling av inntrykk og erfaringer med opplæring av TS-pakken.

Temakontroll lys/dekk.

Vi gratulerer:

50 år:

Sidsel M. Berg 26.10

75 år:

Magnus Andersen 1.10