

Vestfolder'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Nr. 4/19. årgang
6. april 1992



Vestfold er et foregangsfylke når det gjelder betongdekker. Nå har tida kommet til å vedlikeholde dem. Ekspertene strides om hva som er riktig strategi framover. Mer betong - eller tilbake til asfalt?

Asfalt eller betong?

I mai får Holmestrandtunnelen asfaltdekke etter at trafikken har gått på betong siden åpningen i 1983. Dermed aktualiseres spørsmålet om framtidens vegdekker på høytrafikkerte veger i fylket. Har betongen utspilt sin rolle? Eller er tekniske problemer og høye kostnader noe en må regne med i et forsknings- og utviklingsprosjekt som dette?

Side 6 - 8

Støyskjerming i Sandefjord
Side 3

Skontorp Johnsen om styringssystem
Side 4 - 5

Støy plager tusener
Side 5

Vi presenterer adm. og stab
Side 9 - 11

Vernerunde på Vervingen
Side 12 - 13

Mange vil til Sogn
Side 14

Nye info-tiltak
Side 15

Rasteplasser
Side 16

Grensegang
Side 17

Nytt om stedsnavn
Side 18

Det skjer
Side 20

Det skjer i april

3.4. Vegas Jubileumsfest

Trygg Trafikk:

3.4.: Evalueringsmøte

"Sammen gjør vi jobben bedre - Russ på hjul 92". Til stede er samarbeidspartnere i arbeidet med Vestfoldrussen 92. Sted: Biltilsynet på Ås.

22.4.: Fylkesskolesjefen inviterer russestyret på hver skole til en evalueringsrunde angående deres handlingsprogram. Dette ble påbegynt på Russ/Rus kurset, høsten 1991. Trygg Trafikk også til stede.

23.4.: Trygg Trafikk v/Ingrid Borud underviser på UP-parolen på Straand.

27.4. - 28.4.: Årsmøte i Trygg Trafikk m/etterfølgende landskonferanse.

Ellers kan vi melde om 6 forestillinger med "Ikke tøft å være død" denne måneden.

Biltilsynet:

Trafikk setter igang med MC-sesongen og innleder de første klasse A førerprøvene i slutten av måneden.

Laboratoriet:

Kvalitetskontroll: Rv 310 Horten - Bore, E 18 Bommestad. Kryss Fv 169/E 18, Rv 309 Ekenes - Bruabekken, E 18 Fokserødkrysset, Rv 308 Kjelle, Fv 755 Bjune.

Langgrunn bru, Kopstad bru. Teknisk tegning, geotekniske undersøkelser 54 mm. Klargjøring til asfaltsesongen 1992. Dynaflektnålninger i teleløsningsperioden

Skilt:

Refleksutskifting Rv 35 og E 18 (Rv 312 overført fra mars måned).

E 18, rasteplass Hallevannet.

Formerking etter påske.

Anlegg:

Rv 310, sykkelbyen Tønsberg/Nøtterøy. Avsluttende arbeider i Stoltenbergsgt. Starter opp arbeidene i Slagenveien etter påske.

Rv 309, Ekenes - Bruabekken. Breddeutvidelse av riksvegen.

E18 Foksrød. Alle ramper i to-plankrysset forlenges.

E18 Bommestad. Arbeides med nytt kryss. Avkjøring til Verningen avsluttes.

E18 Hallevannet. Rasteplassen åpnes til påske.

Rv 305, Sandefjord Sykehus. Vegvesenet avslutter støyskjermingsarbeidene. Beplantingsarbeider utføres.

Rv 308 Kjellevegen. Støyskjermingsarbeidene avsluttes. Fortsetter med kanalisering- og beplantningsarbeider.

E 18 Rasteplass Stokke. Opparbeidelse og beplantning av plassene.

Rv 311 Støyskjerming- og beplantningsarbeider.

E 18 Kopstad bru: Kantdrager forskales, armeres og støpes. Trafikk settes på nystøpt overbygning på bruas østre halvdel til påske. Fjerning av østlig halvdel av bruoverbygningen starter etter påske.

RV 310 Langgrunn bru: Pelearbeider utføres for fundamenter landkar og søyler. Forskaling og armering av landkar pågår.

Rekkverk: Oppsetting av bru og vegrekkeverk utføres.

Driftsområde 01:

I hele april måned skal vi drive med renhold på vegen og vegområdet. Dette arbeidet skal være ferdig til 17. mai, som er kravet til måloppnåelse. Hovedvask i Holmestrandtunnelen uke 17. Holmestrandtunnelen er blitt vasket med jettrykk hver måned i piggedekperioden og hver annen måned ellers. Resultatet er at hvelvplatene har fått grått belegg som må fjernes. Dette må vi fjerne nå med såpevask ved hovedvask.

Driftsområde 02:

Sprenging av fjell Rv 303 Hogsnesbakken. Utbedringsarbeid på Rv 312 Gravdal - Haugan. Grøfting Fv 425. Nytt leskur på Rv 35 Valle. Skiltvedlikehold/repasjjon. Renhold av skilt, kantstolper. Fjerning av pisk. Fjerning av jord på banketter. Vårrengjøring, feiing, spyling, opprydding.

Driftsområde 03:

Er igang med vårrengjøring (soping). Plogmateriellet skal kjøres inn. Etter påske start driftstiltak på Rv 304 Holmfoss-Kvelde.

Vi gratulerer

50 år

Harald Bøvre 28. april

Velkommen

Arnt Gurrik - praktiktant anlegg

Monica Eidem - praktikant anlegg

Kirsti Bredholt - praktikant anlegg

Edel Marie Sørensen - renholdsbetjent (vikar)
maskinsentralen

Rask montering av støyskjermer



- Montering av støyskjermene med Sandefjord sykehus har gått meget raskt, sier Per Olav Wierød og legger til at anlegget er forsert i tid. Anlegget skal overtas av Sandefjord kommune som også står for beplantningen.

Anlegget med gang- og sykkelveg og oppsetting av støyskjermer ved Sandefjord sykehus nærmer seg slutten og ferdigstillelse blir en av dagene. Rask og enkel montering har ført til forsering av anleggstida.

Dette er et anlegg med en kostnad på ca. 1,98 mill. kr.

Våre folk som har jobbet med anlegget har vært oppsynsmann Halvor Garvik, Tormod Sandene, Per Olav Wierød, Kjell Karlsen og en korttidsansatt. Kjell Karl-

sen er nå for øvrig midlertidig sjåfør på anlegget Horten - Borre.

- Vi har hatt litt vanskelig med bemanningen i det siste, sier Kai Olav Larsen. Vi er få, men vi har stått på for fullt, og vi er meget fornøyd med resultatet.

Jorun Sætre Bringaker

I disse dager blir det ferdigstillelse av anlegget med gang- og sykkelveg ved Sandefjord sykehus, samt montering av støyskjermer.

- Denne type støyskjerm er meget spesiell fordi den er så enkel å montere, sier ansvarlig for anlegget Kai Olav Larsen til Vestfolder'n. Han forteller videre at Per Olav Wierød monterte disse elementene på 2 halve dager.

Ellers er dette et anlegg med blandet entrepris, men styrt av Statens vegvesen Vestfold. Firmaet TH-maskin har hatt motfyllingen og Sandefjord kommune, som etterhvert skal overta anlegget, har ansvaret for beplantningen.



-Det er meget spesielt å jobbe i et byområde med den trafikk og støy det medfører, men en venner seg fort til det, sier Per Olav Wierød til Vestfolder'n. Her sammen med Ronny, korttidsansatt på anlegget.

Nytt styringssystem i maskinavdelingen

Fra og med 1. januar 1992 ble det vedtatt innført nytt regnskaps- og styringssystem for maskinavdelingene i Statens vegvesen. Denne omleggingen vil øke muligheten til bedret rapportering, styring og bedriftsøkonomiske vurderinger. På sikt vil også budsjettarbeidet få en kontinuitet som øker muligheten til å forutsi framtidige resultater. Pr. i dag arbeides det med simuleringseffekter og budsjettrutiner.

For oss i Vestfold vil dette bety et økt engasjement gjennom hele organisasjonen. Målet vårt, når det gjelder budsjett- og rapporteringsarbeidet, er at alle skal delta. I klartekst betyr dette at det utførende leddet i vår produksjon skal være med i budsjettarbeidet og myndigheten til resultatansvar blir i større grad enn tidligere delegert ut i organisasjonen. Den enkelte resultatansvarlige får frihet til å påvirke sitt eget resultat.

Vår nye rolle som "fristilt" bedrift i Statens vegvesen, er ikke uten betenkeligheter. Vi blir etablert med en gjeldsgrad på 100%. Dette betyr at vi har 0 kroner i egenkapital. Dette er vår største utfordring i 1992 og i de nærmeste årene. Vi vet jo fra før at i Norge er egenkapitalen i bedriftene for lav. De tåler ikke store omstillinger og tap før de må innstille sin drift. Vi vil få en stor utfordring i et allerede overetablert marked. Dersom vårt årsresultat er på minus-siden, har vi ikke midler til å dekke dette uten å låne penger eller ved salg av maskiner.

Min bedømmelse av vår situasjon i Vestfold er optimistisk. Vi har god kvalitet på våre tjenester og habile priser. Kvaliteten på våre ansatte er meget høy, vi trenger "kun" å utvikle våre samarbeidsformer for å bli en ener i dagens marked. Dette viser våre regnskapstall, da vi hittil i år ligger på pluss-siden. Det vil være en nødvendighet at vi får et positivt resultat i 1992. Når vi i framtiden skal investere i utstyr, har vi to muligheter:

- Lån av kapital
- Egenfinansiering

Ved lån av fremmed kapital, må vi henvende oss til "banker" i Vegdirektoratet med en investeringsanalyse og en lånesøknad. Om vi får innvilget vår søknad, begynner rentekostnadene 30 dager etter vi har tatt lånet i bruk (effektuert). Dette stiller høyere krav til vår innkjøpsvirksomhet, både den interne og den sentrale (Vdt). Vi kan m.a.o. ikke akseptere mer enn en leverandør til våre bestillinger. I dag har vi både to og tre leverandører ved en leveranse.

Egenfinansiering betyr at vi kan investere for det overskudd vi har oppnådd i driften på våre konkurransemaskiner. Jeg håper vi i størst mulig grad kan få anledning til å benytte denne finansieringsmuligheten. Vi kommer selvsagt ikke til å unngå lånt kapital, men dersom vi investerer med egenkapital, kan vi redusere vårt inntjeningskrav lik den rente vi må betale for lånt kapital. Dette vil bety at vi kan styrke vår konkurranseevne.

Vårt PBR-regnskapssystem vil i 1994 bli erstattet med et nytt system ved navn KRØSUS. Jeg håper vår organisasjon kan få en grundig opplæring i det nye systemet slik at vi alle kan få anledning til å forstå pengestrømmen i vår drift. PBR-systemet er for komplekst til at vi kan forvente dette av vår organisasjon pr. i dag, men jeg har store forventninger til vårt nye system. Mine erfaringer hittil har vist at mange spørsmål ville vært unngått dersom vi kjente bedre til våre systemer. Dette blir en utfordring til vår nye organisasjon.

Vår avdeling er den eneste som ikke har fått aksept for den foreslåtte organisasjonsløsningen. I disse dager ventes det et resultat av disse forhandlinger som er blitt holdt i Vegdirektoratet. Dette har ført til forsinkelser i vårt organisasjonsarbeid slik at vår markedsstrategi er blitt forsinket. Dette er beklagelig i en vanskelig situasjon. Vi skal i framtiden være aktive informatorer og lyttere til våre kunders ønsker og problemer. Vår målsetting blir å løse problemene ute hos kundene, ikke i ettertid. Til dette ar-

beidet har vi organisert oss. Vår utleievirksomhet skal få slike arbeidsforhold at de kan virke ute hos våre kunder. Det blir en stor utfordring for oss å informere andre avdelinger i driften om vårt

Ledelsens spalte



Finn S. Johnsen

regnskapssystem og hvordan kapitaler "strømmer" i våre systemer.

I det nye styringssystemet er det lagt opp til en tilnærming mot de "private's" systemer. Helt identisk kommer vi vel aldri, men vi har gjort viktige tilnærminger. Det gjenstår bl.a. moms på driftskostnader i vegdriften. Jeg skal her gi en liten illustrasjon. På "lukkede veganlegg" får private entreprenører godskrevet (trukket fra) moms på bl.a. drivstoff. Dette får ikke vi anledning til. Et stort handicap for vår drift. Her er et eksempel: En 30 tonns gravemaskin forbruker for kr 70.000,- i diesel pr. år (innkl. moms). En privat entreprenør får godskrevet momsen og det vil si kr 11.667,-. Hans kostnad vil altså være kr 58.333,- mot vår kr 70.000,-. På 1700 arbeidstimer pr. år tilsvarende dette kr 6,86 i vår disfavør. I dagens konkurranse er dette en vesentlig forskjell, som den private entreprenør profiterer på. Vi har også fått nye

12000 plaget av vegtrafikkstøy i Vestfold

Støy er et langt større problem for folk som bor langs vegene våre enn avgassutslippene fra kjøretøyene. Moderniseringen av kjøretøyparken med strengere avgasskrav i årene som kommer, vil dessuten gjøre den lokale luftforurensingen vesentlig mindre. I framtida er det først og fremst støv- og luktplager vegenes naboer vil bli utsatt for av luftforurensing. Mer drivstoffgjerrige kjøretøyer vil dessuten føre til at utslippene av klimagassen CO2 ikke vil øke like sterkt som veksten i biltrafikken.

Erik Thomassen

For første gang foreligger det nå en samlet oversikt over støy- og luftforurensing fra vegtrafikken i Vestfold. Kartleggingen og oversikten er utarbeidet av Asplan i forbindelse med arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994 - 1997. I følge oversikten er 12000 personer plaget av trafikkstøy langs riks- og fylkesvegene i fylket, mens antallet plaget av lokal luftforurensing anslås til ca. 1800 personer. Her er bare riksvegene med i beregningene.

Rapporten fra Asplan viser at forholdene vil bli vesentlig forbedret fram til 1998 som følge av mer miljøvennlige kjøretøyer og de tiltak som foreslås i

Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994 - 97. Antallet personer som plages av støy langs riksvegene reduseres med 700, mens antallet personer som plages av lokal luftforurensing reduseres med 1000.

190 km. riksveg utpekes som strekninger hvor de bosatte er mye plaget av trafikkstøy. Den verste strekningen er Storgaten i Horten (riksveg 310). Hovedtyngden av antall plagede personer finner vi i det hele tatt i og i nærheten av byområdene, samt langs de deler av E 18 som ennå ikke er bygd om. I Tønsberg-området gjelder dette f.eks. riksvegene 308 og 310, og ellers riksveg 303 gjennom Larvik og Sandefjord. Også for

avskrivningsregler som medfører økte kostnader. Dette gjelder spesielt vår bygningsmasse. Tidligere var avskrivningstiden 50 år. Den er nå redusert til 30 år. Dette tilsvarer en økning av avskrivningskostnader på 66%. Vi har i tillegg fått en økning av renten fra 9% til 12,5%. Dette er iverksatt for å kunne sammenligne seg med det private markedet.

Min konklusjon av omleggingen til et nytt styringssystem for maskinavdelingene i Statens vegvesen må bli at vi har fått noe "strammere" konkurranseforhold enn våre konkurrenter. Dette må vi kjempe for å utligne slik at vi kan få de samme muligheter til å drive lik konkurranse.

Jeg har i skrivende stund vært ansatt i

Statens vegvesen Vestfold i ett år og snart 6 måneder. Det har vært en stor forandring for meg personlig. Det er spesielt en faktor som har overrasket meg. Mistenksomhet er her et nøkkelord. Hvorfor, har jeg ofte spurt meg selv og andre medarbeidere. Er det riktig av meg å påstå at gjennomsnittlig kjenner vi våre systemet for dårlig? Tvilen oppstår alltid når vi ikke riktig forstår alle faktorer, spesielt i vårt eget regnskapssystem og mangel på riktige rapporteringssystemer. For å kunne utøve god ledelse er vi avhengig av en god/ærlig to-veis kommunikasjon. Vi har i dag startet et opplæringsprogram innen "Kommunikasjon og Ledelse". Dette har åpnet nye og positive reaksjoner for meg og mine arbeidskamerater. Nye perspektiver har funnet grobunn i vår organisasjon. Tillit og felles ansvar er

fylkesveggenes del er hovedtyngden lokalisert til områdene i og omkring byene.

I rapporten har man beregnet totalutslippene av luftforurensing fra trafikken på riksvegene i 1991. Disse utgjorde. 10.000 tonn CO, ca. 3500 tonn NOx og ca. 265.000 tonn CO2. I 1998 vil CO-produksjonen være redusert med 36 %, NOx-produksjonen er redusert med 39 %, mens det for CO2 vil være en økning på 1,5 %. For perioden er det regnet med en trafikkøkning i samsvar med prognosene, d.v.s. på ca. 1 % pr. år.

Framtidens lokale luftforurensingsproblem vil i følge rapporten i første rekke være støv- og luktplager. Støvet er spesielt knyttet til piggdekkslitasjen på asfalten. Støyplagene reduseres gjennom nye vegprosjekter, støyskjerming, tilbud om at spesielt utsatte boliger ekstraisoleres på Statens bekostning, mer støysvake vegdekker og motorer. I Horten vil byggingen av ny innfartsveg og miljøtiltak i Storgaten redusere støyproblemene vesentlig. Også i nordfylket vil støyforholdene bli vesentlig forbedret gjennom utbyggingen av ny E 18.

nøkkelord i denne prosessen. Vi må legge de "mørke sider" bak oss og gi oss selv en sjanse til å overleve i den konkurranse situasjonen som ligger foran oss. Det er liten tvil om at vår organisasjon står foran nye og større omveltninger enn det vil til nå har erfart. Til å møte disse utfordringene og bevise våre kvaliteter, trenger vi å stå sammen om de oppgaver vi skal løse. Til slutt vil jeg få sende alle i Statens vegvesen Vestfold denne påskehilsen:

Start morgendagen med å vise tillit, varme og åpenhet for våre medarbeidere, først da kan vi høste fruktene av en god to-veis kommunikasjon og styrke vår arbeidsplass. Vær ærlig mot hverandre.

God påske!

Holmestrandtunnelen asfalteres: Begynnelsen på slutten for betongdekkene?

I begynnelsen av mai ruller asfaltleggerne inn i Holmestrandstunnelen, og dermed er betongens dager her talte. Spørsmålet er om dette er et enkeltstående tilfelle, eller om det er starten på en avvikling av betongdekkene på E 18 i Vestfold. Gjennom de siste ti - femten åra har vi gått i bresjen for utviklingen av høyfaste betongdekker. Må vi nå innse at vedlikeholdsproblemene og utviklingen av asfaltdekkene og reduksjonene i piggdekkslitasjen, gjør at betong ikke lenger er framtida når det gjelder vegdekker på høytrafikkveger i Norge? Eller er de problemene man støter på ikke mer enn man må vente når man driver et stort utviklingsprosjekt av denne typen?



Det er ikke økonomisk og teknisk forsvarlig å vedlikeholde betongdekket i Holmestrandtunnelen. Bildet er fra dekkeleggingen i 1983.

Erik Thomassen

- Dekket i Holmestrand for tynt

- Betongen i Holmestrandstunnelen er så tynn at den nå ikke kan freses eller slipes en gang til uten at den kan komme til å sprekke opp, sier driftssjef Nils Skjevik til Vestfolder'n. Tunnelen med betongdekket sto ferdig i 1983 og i 1990 freste man betongen for å fjerne sporslitasjen. Man kunne imidlertid ikke gå dypt nok av hensyn til slukene og vannavrenningen. Bunnen av slitesporene ble dermed liggende igjen etter at fresingen var avsluttet.

Alternativet i Holmestrand ville være å hogge opp og senke slukene, for deretter å frese på nytt. Dette ville være kostbart, og faren for oppsprekking ville være stor. Et annet problem i tunnelen er at betongdekket er lagt uten dybler,

d.v.s gjennomgående jern mellom betongplatene slik at disse holdes på plass i forhold til hverandre. Dette har ført til en viss krumming av platene slik at de ligger og "vogger", og det skapes en klaprende lyd. Noen av de som er bosatt på fjellet over tunnelen har klaget over at det er støy fra tunnelen.

- Vi har også vurdert sporfylling med betong, sier Skjevik, men forsøk med dette på Langåker - Klinestad har vist at dette er en kostbar vedlikeholdsmetode. Sporfylling med asfalt er ikke aktuelt fordi den visuelle effekten av å få kjørefeltene oppdelt i mørke og lyse striper vil gi et uryddig trafikkbilde.

Når asfalt nå erstatter betongen har dette også betydning for miljøet i tunnelen.

Det har i perioder vært siktproblemer i tunnelen bl.a. pga svevestøv. Bindemiddelet i asfalten fnokker seg, i motsetning til bindemiddelet i betongen som gir bidrag til støvmengden. Steinstøv vil det imidlertid fortsatt bli i tunnelen. I følge Skjevik var det i første rekke lysforholdene som tilsa betongdekke i Holmestrandstunnelen. Nå blir det mørkere selv med lyst tilslag i asfalten. - Dette er en ulempe, sier driftssjefen, men han regner ikke med at det vil bli gjort noe med belysningen for å kompensere for det mørkere vegdekket. God oppmerking bør gi tilfredsstillende forhold, mener han.



Betongprosjektet var et reallt forsøk, mener Henning Røed, nå bør det avsluttes for vår del.

- Betongen har utspilt sin rolle!

- Betongen har utspilt sin rolle, sier Henning Røed, som er dekke-ansvarlig på driftsavdelingen. - Det var et reallt forsøk, en ide man kjørte sterkt på. Man satset seriøst, men nå må vi innse at betongdekkene kostnadmessig ikke kan konkurrere med asfalt, sier han.

Røed mener at entreprenørene har priset anlegget av betongdekkene for lavt de siste årene, og at de har tapt mye penger på dette. Derfor må vi regne med høyere priser om man skulle gå inn for betong også på nye E 18 i nordre Vestfold eller andre anlegg. - Størst er likevel kostnadssprekken på vedlikeholdssiden. Når man vedtok betong på Tassebekk - Klinestad regnet man med at 25 mm sliping ville koste ca. 45 kr pr kvm. Sporslitasjen på strekningen som ble åpnet i 1986, er nå 12 mm og i fjor innhentet man pris på slipejobben både om man skulle gjøre den nå eller vente til sporene var 25 mm. For det siste tilfellet viste prisen seg å være 160 kr pr. kvm, eller nesten fire ganger det man regnet med da dekket ble valgt. Og ikke nok med: entreprenøren ville trenge et halvt år med helt eller delvis stengt veg for å gjøre jobben!

- For så man at betong ville være gunstig for trafikantene fordi man sjeldnere måtte utpå med maskiner, men nå viser det seg altså at det er så tidkrevende å slippe at framkommelighetsargumentet slår den andre vegen. Og skal vi slippe på 12 mm spor, som er det optimale fordi man da klarer seg med 13 uker (en overfart) på

de drøye fem kilometerne fra Tassebekk til Klinestad, så må jobben gjøres nesten like ofte som man må reasfaltere. Henning Røed peker også på at det ikke har vært satt av nok penger til forsknings- og utviklingsarbeid på vedlikeholdsmetoder på betongdekker.

Det har skjedd en betydelig utvikling av asfaltdekkene de siste årene. Slitestyrken har blitt bedre, ja leverandøren av den asfalten som nå skal legges i Holme-

strand hevder at den vil holde like lenge som et betongdekke. - Kanskje har konkurransen fra betongen framskyndet denne utviklingen, sier Henning Røed, som likevel tviler på om slitestyrken har blitt så god som leverandøren gir uttrykk for. - Det er det samme dekket som er lagt på Drammensbrua, og det holdt i seks år, sier han, noe tilsvarende bør vi kunne regne med i Holmestrandstunnelen.



Det er vedlikeholdskostnadene ved betongdekkene driftsavdelingen reagerer på. De blir for høye.

Mer asfalt/betong på neste side!

Mer asfalt/betong-debatt: - Et spørsmål om regnemåte

- Vi må bli enig om en felles måte å beregne kostnadene ved betong- og asfalt på, sier laboratorieleder Erik Andersen, ellers kan vi ikke få en reell diskusjon om de ulike dekketyperes kvaliteter. Andersen tror ikke det er slutt på betongen i Vestfold og ser det som skjer i Holmestrandstunnelen mer som et uttrykk for at denne ikke vil være en framtidig del av høytrafikkerte E 18.

Erik Andersen har spilt en sentral rolle i utviklingen av betongdekker de senere årene, men ønsker selv å fri seg fra stempelet "betongdekke-tilhenger". - Her gjelder det å vinne kunnskaper for å avgjøre om og eventuelt i hvilke tilfeller betong vil være gunstigere enn asfalt, sier han. Vegdirektoratet har nedfelt et "betongdekkestrateginotat" som forutsetter utviklingsarbeide i hvertfall ut 1993. De leder et FoU-prosjekt "Dekker i betong" som tar for seg økonomi, vedlikehold og miljøspørsmål i forbindelse med betongdekker. En rapport vil foreligge til høsten.

- Asfaltfolkene har en tendens til å se for spesifikt på kostnadene knyttet til vedlikeholdet av dekkene, og glemmer at vedlikeholdsfrekvensen blir en helt annen for et betongdekke. Vi må se på investeringskostnader, vedlikeholdskostnader og trafikkostnader under vegens dimensjoneringsperiode og ta med vegens restverdi ved dimensjoneringsperiodens slutt. Disse kostnadene skal så nedskrives til såkalt "nåverdi". Det som blir avgjørende for betongdekkenes konkuransedyktighet blir i første rekke investeringskostnadene og hvor tidlig vedlikeholdskostnadene dukker opp.

Erik Andersen avviser at det vil være nødvendig med et halvt års stengning av E 18 for å slippe Tassebekk - Klinestad. - Selvfølgelig må vi da, som vi gjør i andre tilfeller, sette av så store ressurser at jobben kan gjøres i løpet av et akseptabelt tidsrom, sier han. Likevel tror han ikke at sliping er den vedlikeholdsmetoden som blir mest aktuell i framtida. Det blir nok sporfylling med høyfast betong som blir mest vanlig. Lavere investeringskostnader på grunn av tynnere dekkekonstruksjoner og mindre problemer med vegskuldre tilsier dette. Dessuten

vil man trolig kunne benytte vanlig tannfres-utstyr.

- Men var det ikke noe slikt som ble prøvd på Langåker - Klinestad ifjor og som ble veldig kostbart?

- Jo, for så vidt, selv om vi ikke tok ut området mellom sporene. Man skal imidlertid huske på at dette var et forsøk. Volumet var lite, og en prøvde seg fram med metoden. Kostnadene vil utvilsomt gå ned etter hvert som en vinner erfaring og utvikler metoden.



Erik Andersen mener at det er viktig at asfalt- og betongfolk blir enig oppm en felles regnemåte. Han mener det er galt å se isolert på hvor mye fresing eller sliping koster. Investeringskostnadene og vedlikeholdsintervallene er viktigst.

Dekket fortsatt til vurdering på E 18 i nordfylket

- Vi har ikke tatt noen endelig avgjørelse når det gjelder valg av vegdekke på E 18 i nordre Vestfold, sier Dag Atle Tangen på anleggsavdelingen. Han vil heller ikke antyde noe om i hvilken retning det for tida vipper.

- I utgangspunktet prøver vi å få til betong, bl.a. pga at dette gir grunnlag for en framtidig heving av ringtrykk og aksellast og økt slitaststyrke. Vi er klar over at driftsavdelingen setter et spørsmålstegn ved det, men vi regner fortsatt med at det er vedlikeholdsmessige fordeler knyttet til betongdekket, sier Tangen, selv når vi justerer slipeutgiftene til det de nå viser seg å være.

Tangen legger likevel ikke skjul på at det vil være mest behagelig for anlegget å velge asfalt på den nye vegen, ikke minst fordi betongdekket for fire felt på den 35 km lange vegen vil koste 60 mill. kr. - Dette kan bli bevilgningsmessig tungt å få til, særlig tatt i betraktning de mange kostbare miljøtiltakene som etterhvert legges inn.

Vi presenterer:



Administrasjonen og Vegsjefens stab

Administrasjons- og økonomiavdelingen er i den nye organisasjonsplanen for Statens vegvesen Vestfold beskrevet som resultatområdet for intern sevice. Det vil si at avdelingen yter sevicetjenester til de andre avdelingen og således for så vidt til resten av vegvesenet i Vestfold. Tjenestene innbefatter også omfattende fagkompetanse på områdene jus, økonomi, edb, informasjon, personalforvaltning og organisasjonsutvikling. Avdelingen utfører også forvaltingsoppgaver i forhold til vegsjefen, - dvs. utfører arbeidsoppgaver som er pålagt oss med bakgrunn i lov og regelverk. Som ansatte i Statens vegvesen Vestfold møter dere disse tjenestene i sentralbordfunksjonene, ekspedisjonen hvor det meste av forsendelsene går ut, arkivet, skrive-tjenesten, lønninger som utbetales, permisjonssøknader som innvilges/avslås

ser til at opplæringstilbud utvikles/tilbys, dataskjermen som alltid hilser deg "velkommen til Vestfold vegkontor", Vestfolder'n som orienterer deg om smått og stort og ikke minst innsatsen som utføres for at arbeidsmiljø, kantine, renhold og kontorhold skal fungere. Pr. 15. mars 1992 har avdelingen 38 ansatte hvor en del er deltidsansatt. I tillegg kommer renholdsbetjening og noen kortids/midlertidig ansatte. Avdelingens ansatte bidrar godt til at kvinneandelen i Statens vegvesen Vestfold blir merkbart. Det har over flere år foregått en utstrakt kompetanseoppbygging blant avdelingens ansatte slik at man i dag har meget god og oppdatert kompetanse på områder som økonomi, edb, opplæring i tillegg til at der er samlet mye erfaring blant de ansatte på alle saksområder. Etter omorganiseringen

(gjennomført fra 15. mars -92) består avdelingen av følgende seksjoner: feljestjenestene, økonomi og personal. I tillegg har vi fagenheter for edb, informasjon, jus og bygningers (vegkontorets) drift. I de kommende år står avdelingen overfor oppgaven å bevisstgjøre ressursbruk i forhold til servicekrav og kvalitetskrav. I tillegg venter vi at et nytt økonomistyringssystem (edb) vil gi utfordringer for oss. Vi ser heller ikke bort fra at enkelte av avdelingens oppgaver i fremtiden blir delegert ut eller utføres desentralisert ved vegstasjoner, store anlegg og biltilsynsstasjoner.

Administrasjons- og økonomiavdeling til tjeneste.

Per Vaadal



Mona H. Karlsen

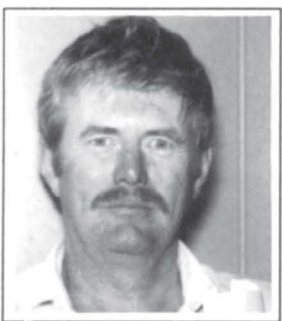


Per Vaadal

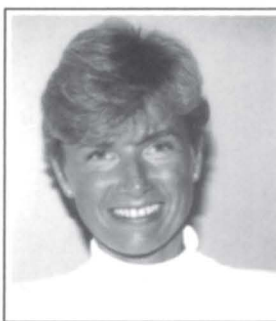


Jorun Sætre Bringaker

Administrasjonen



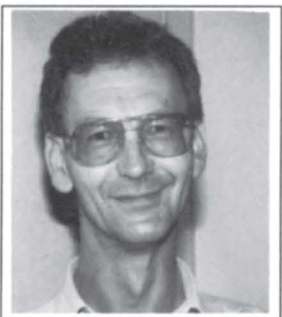
Arnfinn Bentzen



Norma Enes



Erik Thomassen

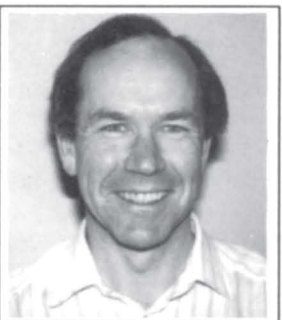


Yngvar Pedersen



Else M. Christensen

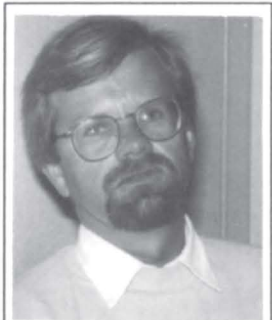
Vegsjefens stab



Øystein Ludvigsen



Margrethe Jansen



Tore Kaurin

Margrethe Jansen.

Margrethe ble født i Oslo for 43 år siden og kom til Vestfold i 1974. Hun er utdannet spebarnpleier (dette for å reise og lære språk), sekretærutdannet - senere grunnfag i administrasjon og ledelse. Hun har vært ansatt i Statens vegvesen Vestfold i 3 år som vegsjefens sekretær. I denne jobben har hun til nå hatt et mangfold av arbeidsoppgaver - svært ulike dager, og slik liker hun å ha det. Oppgavene kan være å planlegge ulike arrangementer, innhente/bearbeide/sortere informasjon, saksbehandling, noe økonomi, holde orden. Hun er også sekretær for organisasjonsutviklingsarbeidet, leder for arbeidsgruppe som jobber med interiør/kunst i forbindelse med renovering av vegkontoret. Ellers er Margrethe med i velferdskomiteen, hyttekomiteen og Vega's idrettsmerkeutvalg. Er glad i mennesker, natur og musikk og trives godt med å lese og spille bridge. Margrethe trener jevnt med aerobic og løping.

Erik Thomassen, født 23. juli 1953.

Erik er bergenser av fødsel, men nøtlanding av overbevisning. Han er utdannet lektor og har jobbet 8 år i videregående skole. De siste årene drev han med info på si. Informasjon ble hans arbeidsområde da han begynte i Statens vegvesen Vestfold i 1988. Etter eget sigende har han aldri angret på valg av arbeidssted. Erik er glad i båtliv og er nyfrelst snekkeier og jogger (jogger nå 2 ganger i uka!!). Har nemlig tenkt å debutere i VM i landevegsløp i Sogn. Erik er også interessert i fotball og har gjennom tidene scoret to vakre mål for Vega. Det ene målet, en heading, ga nesten hjernerystelse. Ellers er Erik en meget engasjert mann - og (av alle ting) interessert i damplokomotiver. Det er vel ikke nødvendig å nevne at han er Brann-tilhenger!!

Jorun Sætre Bringaker, født 26. februar 1953.

Jorun begynte i Statens vegvesen Vestfold i 1974 rett fra skolebenken. Den første tida jobbet hun i skrivetjenesten, senere ble det arkivet og da hun for 2 år siden fikk muligheten til å jobbe med informasjon og innkjøp slo hun til. Har nå en del av ansvaret for Vestfolder'n, noe som hun trives godt med. Særlig viktig er den kontakten hun har fått med mennesker rundt omkring i etaten, spesielt i utedrifta. Hun liker godt oppsøkende reportasjevirksomhet og fotografering. Jorun har også med innkjøp av rekvisita, kontroll av fakturaer, garantier og annonsering av stengte veger å gjøre. Ellers kan hun spørres om det meste.

Yngvar Pedersen, født 2. august 1943.

Yngvar begynte i vegvesenet i Vestfold i 1974. Tidligere var han dommerfullmektig i nord og administrerte blant annet både underskjønn og overskjønn for vegekspropriasjon. Yngvar har også vært hos fylkesmannen i Nordland i vel 2 år hvor han blant annet forberedte avkjørselsaker for fylkesutvalget etter de regler som var den gangen. I

1983 trengte Yngvar "ferie" fra vegvesenet, tok derfor permisjon og fikk en stilling hos fylkesmannen i Vestfold i forbindelse med bl.a byggsaker og reguleringsplaner, mens opp innen utløpet av permisjonstida og kom tilbake til vegvesenet. Siden har Yngvar vært her. Med mange fritidsinteresser blir døgnet altfor kort for Yngvar, men han kan nevne astrologi, hagearbeid, fotografering, bowling (Vega 3), turer i skog og mark, naturvern (fint at vegvesenet har begynt å tenke i de banene også) og litt lesing m.m. Ellers driver også Yngvar med å rette brevkoleoppgaver i TV-kurset i hverdagsjus på fritiden sin.

Else Marie Christensen, født 10. august 1929. Else Marie er en av vegkontorets veteraner. Hun begynte å jobbe på vegkontoret 1 juni 1949! Else Marie begynte på sentralbordet hvor hun også hadde ansvaret for å skrive brukstilatelser. I 1960 begynte hun i ekspedisjonen, i tillegg var disposisjoner og brevskiving Else Marie sine oppgaver. Pr. i dag finner vi hun på biblioteket, noe som tar 50 % av arbeidstiden, og resterende tid går til erstaningssaker og inkassosaker. Else Marie sin hovedgeskjeft er jus. I 1978 begynte hun å studere, og tok 1. avd. eksamen i 1981. I 1986 var forberedende unnagjort og videre studier i jus sto for tur. Målet er nå cand. jur.! Ellers er Else Marie også opptatt med organisasjonsarbeid.

Øystein Ludvigsen, født 30. september 1947.

Til tross for dype trønderske røtter, utvandret Øystein til Vestfold i 1973. Bortsett fra et forbigående tilfelle av hjemlengsel i 1975-76 (NTH), har han blitt her siden. Statens vegvesen har vært hovedtilholdssted disse 19 årene, men han har tilegnet seg erfaring fra både kommunal (Horten kommune) og privat (Asplan) virksomhet. I 1981-82 var han på "utlån" til Vegdirektoratet som sekretær for Arbeidsdelingsutvalget. På vegkontoret har han etter manges mening ført en urolig tilværelse og prøvd det meste på planavdelingen, inntil han i august 1990 ble landets første rådgiver i Statens vegvesen. Fra 1. april starter han på en ny periode som dagpendler til Vegdirektoratet, der han til utpå høsten skal hjelpe Langtidsplan-kontoret med å utarbeide grunnlaget for Stortingsmeldingen om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97. Øystein vet ennå ikke hva han skal bli når han blir stor. I fritida sliter han på asfalten på Nøtterøys vegnett som ihuga jogger, og på tålmodigheten til familien i forsøk på å lære seg å spille gitar. Har sagt på en VEGA-fest: Hva hadde vegvesenet vært uten VEGA?

Arnfinn Bentzen, født 8. juli 1945. Arnfinn begynte med tømmerhogst/fløting. Videre tok han landbruksskole og fikk jobb i et privat konsulentfirma hvor han jobbet med landmåling. I 1974 begynte Arnfinn på grunnseksjon i Vestfold vegvesen. Derfra har han flyttet seg til å bli husets spesialist på EDB, og vi finner idag Arnfinn i adm./øko./edb

avdelingen. Arnfinns oppgaver der har blitt ansvars og styring/leder og systemarbeid, telematikk og telematikk-løsninger. Men det er ikke bare jobb Arnfinn driver med. Fri-luftsliv er hans store interesse, med sine 2 hunder er han vinterstid opptatt med hundekjøring og sommeren er han stadig ute og farter i skog og mark med fiskestenger og kano. Arnfinn er også glad i mye annet som f.eks litteratur og "tar gjerne et glass i godt selskap". I mellomtiden har det blitt tid til å restaurere huset i Høyjord. Verd å nevne er at for seks år siden sluttet Arnfinn å røyke etter 30 år med tre piper som sine faste følgesvenner.

Mona Helen Karlson, født: Ja.

Mona begynte i Statens vegvesen Vestfold i mars 1971. Før det har hun vært innovert barsel- og spebarnpleie, 5 år og har også jobbet som kontormedarbeider med Universitetet i Oslo. 1. februar 1970 flyttet hun til Vestfold, nærmere bestemt Sandefjord. Hun jobbet da hos lensmannen i Sandar i 13 måneder før hun begynte på vegkontoret. Arkivet var hennes første arbeidsområde på vegkontoret før hun etterhvert fikk ansvar for innkjøp av rekvisita, bankgarantier, søknader om telefongodtgjørelser, kurs, og senere administrasjonsbudsjettet. Også den gang dreide det seg mye om saker vedrørende bygningers drift, noe som hun i dag har ansvaret for. Mona er medlem i Soppforeningen, glad i å reise til sydlige breddegrader og ikke minst bør nevnes at hun er "fostermor" for nabokatta "Doffen".

Per Vaadal, født 17. april 1944.

Per er i utgangspunktet sunnmøring på godt og "vondt". Han kom til Statens vegvesen Vestfold i 1969 for å prøve "utlendighet" i høyst to år, - det har blitt vel 22 år i Vestfold og etaten og understreker trivsel både med jobb og miljø. Er utdannet cand.mag. med bakgrunn som ingeniør og bedriftsøkonom samt grunnfag innenfor personalforvaltning og organisasjonsutvikling. Ved Statens vegvesen Vestfold har jobbene vært ingeniør ved planavdelingen, geoteknisk saksbehandler, personalkonsulent og leder av personalseksjonen før administrasjonssjef-jobben som ble tiltrådt i 1988. Med årene har det blitt en rekke utvalgsarbeider lokalt og sentralt, - i øyeblikket er det uvalgene for personalplanlegging, personalomstilling, kompetanseutvikling og likestilling som gir ekstra utfordringer. Ellers er formannsvervet i Vegvesenets historielag Vestfold en morsom og litt annerledes oppgave som har stimulert personlige interesser også. Interesse-feltet for øvrig spenner vidt. Vegsjefen sa ved en anledning at "Per er som poteten og kan brukes til det meste", - slik er også det meste interessant. Administrative oppgaver i lokalmiljøet i forhold til korpsmusikk, fotball m.m. har imidlertid tatt en del tid. Ellers faller en god bok og friluftaktiviteter i smak. I 1991 ble Per et nytt og "bedre" menneske og jogger nå rundt, lar kiloene rulle av og følger seg sprek - håper det varer!

Vi går vernerunden på Verningen



I hallen på Verningen ble alt sjekket på vernerunden torsdag 26. mars. Her ser vi fra venstre Gunnar Svendsen, Ragnar Bergan og vår nye fysioterapeut Hans Blåfjell.

Vestfolder'n har denne gang vært med på vernerunde i område 3 sammen med vår nye fysioterapeut og to verneombud. Selv om resultatet ikke ga de helt store overraskelsene, er dette såpass viktig at vi vil belyse endel av punktene på denne sjekkrunden.

Jorun Sætre Bringaker

Torsdag 26. mars 1992 var Vestfolder'n med på vernerunde i vedlikeholdsområde 03, Verningen. Ragnar Bergan og Gunnar Svendsen er verneombud og hadde ansvaret for denne runden. Gunnar Svendsen er nyvalgt verneombud for året, så han var med for å lære. Men Ragnar Bergan har vært verneombud en tid, så han informerte oss om hvordan dette vanligvis foregår og litt om hva som blir sjekket osv.

Noe nytt denne gangen var at fysioterapeuten var med. Han er helt ny og mente dette var en måte å bli litt mer kjent med folk og steder på.

- Vernerunde blir foretatt fire ganger i året, men det blir kanskje tatt en sjekk utenom de oppsatte rundene også, sier Ragnar Bergan. Han mener at et skikkelig fast opplegg for dette som de har på Verningen fungerer meget bra.

Etter det vi forstår er det personlig verneutstyr det blir mest fokusert på. Brakkerenhold, belysning, lagring av diverse væsker, støy og arbeidsmiljø generelt er også viktige momenter i denne anledning.

Vi var først en runde i hallen på Verningen vegstasjon. Der var det stort sett ingen spesielle bemerkninger. Fysioterapeuten kommenterte plasseringen av vernebrillene og foreslo at de burde henges opp på merket plass i nærheten av de maskinene der vernebriller er

påkrevet ved bruk. Andre ting som ble bemerket var klær som hang og lå henslengt rundt omkring. De var ikke merket så ingen visste hvem som eide disse. Kanskje klærne burde vært merket?

Orden og renhold ble godkjent og var bra. Det er ingen fast mann til rydding og renhold slik at alle har ansvar for å holde orden etter seg. Området rundt vasken i hallen kunne godt vært bedre renholdt.

Når det gjelder kjøretøy og maskiner ble det bemerket at en lagsbil ikke hadde nakkestøtter. Til det hadde fysioterapeuten kommentarer og mente at dette er en så viktig sak at det bør rettes på øyeblikkelig.

Vi hadde også en liten runde i skiltlageret til Kåre Aasestad. Der var det stort sett strøket, men den stolen han sitter på (når han en sjelden gang er inne) er moden for utskiftning, mente fysioterapeuten.

Fysioterapeut med ansvar for 1500

- Jeg kommer til å farte mye rundt til de forskjellige bedriftene, sier fysioterapeuten Hans Blåfjell som begynte i sin nye stilling i januar 1992. Selv om det er mange ansatte håper jeg etterhvert å bli kjent på de forskjellige stedene. Han skal jobbe i seks forskjellige bedrifter med tilsammen 1500 ansatte.

Jorun Sætre Bringaker

1. januar 1992 ble det ansatt ny fysioterapeut for Statens vegvesen Vestfold. Dvs. han skal ikke bare være hos oss, det er nemlig seks bedrifter i Vestfold som skal dra nytte av hans kunnskap og viten. Det er Postverket, Televerket,

Politiet, NIT, Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern og Statens vegvesen Vestfold. Tilsammen dreier det seg om ca. 1500 ansatte.

Hans Blåfjell kommer fra Mosjøen, men har bodd i Horten i mange år. Der liker han seg godt og har fortsatt tenkt å bli her i Vestfold. Her er det fint vær og korte avstander.

Han har 10 års erfaring fra bedriftshelsetjeneste, bl. a. fra Televerket Drammen. Ved siden av å jobbe i bedriftshelsetjenesten på deltid har han også hatt egen praksis. Men ønske var bedriftshelsetjenesten på heltid, og det har han fått mulighet til nå.

Til nå har dagene gått med til å reise rundt å gjøre seg kjent med de forskjellige etatene, hilse på folk osv. Han har

vært på AMU-møter på de forskjellige stedene og i Statens vegvesen Vestfold har han vært på ett AMU-møte.

- I og med at det er så mange ansatte å forholde seg til, vil det ta lang tid bare å komme rundt til alle, sier Blåfjell og legger til at han vil ikke bli så mye å treffe inne på kontoret. Det å komme rundt, snakke med folk, foreta diverse målinger osv. vil jeg se som meget viktig i mitt arbeid som fysioterapeut.

Dette året har han handlingsplanen som ble lagt i høst å forholde seg til. Der er det satt opp planer og mål for dette året.

- Det kommer til å ta tid å bli kjent, men jeg ser fram til å jobbe med folk i Vegvesenet, sier Hans Blåfjell til slutt.

Så gikk turen til Ole Gunnar Lyngdals område og brakka på Bakkane. Der var personlig verneutstyr i orden og alt var på plass. Det var også rent og i god orden. En bemerkning ble gjort og det var lysarmaturen i lageret. Det var for dårlig festet i taket. Ellers var alt i orden hos Ole Gunnar.

Rett etter en slik vernerunde blir det holdt utvidet områdemøte. Vestfolder'n var også til stede der for å høre de bemerkningene som ble gjort. Det var Ragnar Bergan som gikk gjennom sjekklista og tok for seg alle punkter. Det som ble kommentert mest var det med merking av klær, arbeidstøy. Hvis alt arbeidstøy skal merkes, bør det tas opp via vegkontoret, ble det sagt. Ellers ble det nevnt at det er opp til hver enkelt å rydde opp etter seg. Noe klær bør henges opp for felles bruk og de bør merkes og henges på et bestemt sted.

- Resultatet av denne runden var ikke overraskende, sier Ragnar Bergan, men vi ser hvor viktig dette er og føler at dette er en påminnelse til å rette på ting.



Bilene ble også sjekket, her er det førstehjelpsgrinet i bilen til Tor Hansen som blir undersøkt. Hans Blåfjell til høyre og Tor Hansen.

Vega med busslast til Sogn- fortsatt ledige plasser!

28 er foreløpig påmeldt til vårens mosjonseventyr, Vegas tur til Vegmesterskapet i landevegløp i Leikanger og Balestrand 29. - 31. mai. Fortsatt er det plass i bussen og vi håper også å få det til på hotellet, så ta kontakt med sentralbordet på vegkontoret (tlf. 033 71700) innen 8. april hvis du vil være med. Distansene er 4,2 km på fredag ettermiddag ("Blomstringsløpet") og enten 5 km ("Keisarløpet") eller 21 km ("Vikingsløpet") lørdag. De fleste Vega-deltakerne ser ut til å velge de korteste alternativene, men fire-fem satser på halvmaran.

Vega subsidierer turen for alle som deltar i minst ett av løpene slik at utgiften (inkl. banketten) for hver enkelt blir kr. 435,- pluss utgifter til mat og drikke ut over frokost og bankett. Dette baserer seg på innkvartering på dobbeltrom.

Fredag 29.5. kl. 1930 går etatsmesterskapet i kort løype (4,2 km) mellom Leikanger og Hermannsverk. Dette er et trimpreget løp som inngår i "Blomstringsløpet" og er åpent også for personer som ikke er ansatt i Vegvesenet. Løpet har egen trimklasse uten tidtaking.

Lørdag 30.5. kl. 1400 avvikles mesterskapet i halvmaraton (21,1 km). Dette løpet inngår i "Vikingsløpet" som er et internasjonalt løp med deltakelse av toppløpere fra inn- og utland. Start og innkomst er i Balestrand. "Verdens vakreste halvmaraton" er et annet navn på løpet. De som synes dette blir i lengste laget kan i stedet delta i "Keisarløpet" (5 km) som går i Balestrand før halvmaraton, kl. 1300.

Lørdag kveld er det bankett med premieutdeling (individuell og for tre-mannslag) på Sognefjord turisthotell i Hermannsverk, hvor Vestfold-delegasjonene også er innlosjert.

Hyggelig reisefølge

Pr. 1. april (en uke før fristens utløp) var følgende påmeldt: Øystein Ludvigsen, Rolf Sikveland, Finn Carlsen, Øyvind Røed, Sissel Tørnby, Hilde Kristiansen, Tore Kaurin, Stein Linnestad, Per Espen Alme, Finn Erling Berg, Marit Wroldsen Dahl, Morgan Eklund, Norma Enes, Ulf Haraldsen, Tor Ivar Christiansen, Karl Høiland, Reidar Jørgensen, Egil M. Martinsen, Erik Thomassen, Arild Vestbø, Bente Huseby, Arne Johansen, Rolf Sommervik, Wenche Johansen, Inger Engelsens, Jenny Hagen, Ingwill Belaska

og Karin Johansen.

Nye utfordringer

Nye utfordringer er kommet til i det siste. På Biltilsynet Horten utfordrer Ingwill Belaska Karin Johansen, og Karin svarer med å utfordre Jenny Hagen. Og hvor er forresten tidligere utfordret som Olav Sjøenst, Steinar Aspen, Kai O. Larsen, Per Dag Nordkvelde og Helge Knutsen? Og hva med kjente idrettsnavn som Per Vaadal, Olav Krogstad og Bjørn Andersen?

Utbedring av kryss på Bommestad



- Arbeidene med kryssutbedringen på Bommestad er godt i rute og regnes ferdig i løpet av april, sier oppsynsmann Halvor Garvik til Vestfolder'n.

Statens vegvesen Vestfold er igang med utbedringsarbeider ved avkjøring til Vervingen på Bommestad. Anlegget regner med å bli ferdig i løpet av april måned.

folder'n. Dette er et anlegg med en kostnad på ca. 1,7 mill. kr.

Det som er gjort til nå er endel siktsprenging slik at fjellskjæringen ved innkjøringen til Vervingen nå er ferdig. Av sprengingen har det blitt endel masse, den kjøres til fyllplass på Grinda.

Jorun Sætre Bringaker

- Vi ligger godt i rute når det gjelder arbeidet med kryssutbedringen på Bommestad, sier Halvor Garvik til Vest-

I tillegg til Halvor Garvik, Tormod Sandene og Kjell Karlsen har vi innleide folk. Firmaet Kjell A. Næss har to maskiner med førere og to lastebiler på plassen.

"På Vestfoldveger" - nytt informasjonsblad

Nå foreligger første nummer av vårt nye eksterne informasjonsorgan "På Vestfoldveger". Bladet, som bare er på fire sider, skal komme annen hver måned og vil bli distribuert til kommuner, entreprenører, politikere, trafikkskoler og bilbransjen.

"På Vestfoldveger" skal erstatte Vestfolderns eksterne utgaver som tidligere kom to ganger i året. - Vi har tilpasset form og innhold til det vi tror passer leserne best, sier Erik Thomassen om det nye produktet. Artikkene er korte, og hele bladet skal la seg lese på fem - ti minutter. Stort mer tid tror vi ikke eksterne lesere er villig til å bruke på informasjon fra Vegvesenet.

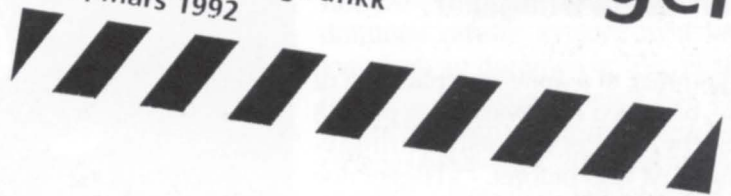
For de som ønsker flere opplysninger er det under hver artikkel angitt en eller flere kontaktpersoner. I nr. 1 er det stoff om omorganiseringen, om nye standardiserte førerprøver, om det nye vær-



Statens vegvesen
Vestfold

På Vestfoldveger

Nytt om veg og vegtrafikk
Nr. 1, mars 1992



overvåkingsutstyret som nå er i drift, om NVVP 1994-97, og dessuten aktuelt anleggsstoff. Bladet blir dessuten det første som blir produsert i samsvar med

det nye designprogrammet for etaten, og kommer med det nye etatsmerket og de fargene og med de skrifttypene som er angitt der.

Nyheter på dataskjermen

I løpet av våren skal alle som har tilgang til vegkontorets dataanlegg (Nor) kunne ta inn ferske etatsnyheter to ganger i uka. Da knyttes vi opp mot Vegdirektoratets elektroniske avis, og vi får også anledning til å skjøte på med lokalt stoff. Meningen er at avisa skal skrives ut på veg- og biltilsynsstasjonene og gjøres tilgjengelig for de som ikke har dataskjerm. Også inne på vegkontoret kan dette bli aktuelt for de få som ikke jobber på skjerm.

Erik Thomassen

Vegdirektoratets elektroniske avis, "VegAvisa", er et prøveprosjekt som foreløpig skal løpe i ett år. For Vestfolds del vil prøveperioden bli fram til jul. Planen er at "VegAvisa" skal komme opp som en egen valgmulighet i menyen ved pålogging på Nor-anlegget.

Enkelte tror at elektronisk avis er framtidens medium for intern-informasjon. Nyhetene kommer raskt ut til brukerne og produksjonen er enkel og rimelig. Egentlig utnytter man bare de mulighetene som allerede ligger inne i det tekniske utstyret etaten har. Svakheten for en etat som Statens vegvesen er at mange

av våre ansatte ikke arbeider på skjerm, men dette kan avhjelpest ved at skjerm-bildet skrives ut og kopieres for utdeling. Dette kan skje lokalt på den enkelte vegstasjon og biltilsynsstasjon og på maskinsentralen, og dermed kan man få nyhetene raskt ut også der. Vanskeligst blir det å nå anleggsfolkene, men dette gjelder også for andre måter å informere på.

Framtidens data-løsning også hos oss er pc-nettverk. Dette vil føre til noen omlegninger av den elektroniske overføringen, men på sikt åpner dette også for bruk av bilder og illustrasjoner slik at "VegAvisa" kan bli en mer fullverdig informasjonskanal.

Nye rasteplasser ferdig til påske

- Framdriften går meget bra og vi regner med å åpne til påske, sier en godt fornøyd Per O. Korsnes til Vestfolder'n. Arbeidene med rasteplassene ved Hallevannet og på E 18 ved Sørby begynner nå å gå mot slutten.

Jorun Sætre Bringaker

- Vi kommer til å åpne rasteplassene til påske, både ved Hallevannet og på E 18 ved Sørby, sier Per O. Korsnes, driftsavdelingen på vegkontoret. - Vi ligger noe etter ved Sørby akkurat nå, men regner med å ta dette inn nærmere påske, sier Korsnes videre.

- Firmaet Heiden Reich-Riis og Lillefjære A/S har vi vært meget godt fornøyd med, framdriften har vært meget god og den profesjonelle byggeleder vi har hatt her har vært meget effektiv og til meget god hjelp for oss, sier Korsnes.

Anlegget ved oppsynsmann Halvor Garvik og Tormod Sandene er nå i full gang med beplantning og siste detaljer ved Hallevannet. Regner ikke å være ferdig med all finpussingen til påske, men i løpet av april er nok det meste gjort. Da vil de to plassene ved Hallevannet være helt ferdig.

- Vi er spesielt spent på det med hærverk, sier Korsnes videre. Det er allerede blitt knust glass i telefonboksene, slik at vi må skifte til uknuselig glass i disse. Vi satser på å finne løsninger som er så nærverksikre som mulig og kostnadene har nok blitt deretter.

Låsanordninger på toalettbyggene er ikke ferdig. Vi har installert sikkerhetssystem som varsler når tankene til toalettene er 70% fulle. Da vil en varsellampe i serviceroommet lyse rødt. Da har vi mange dager å tømme tanken på, det er det Verningen som får ansvaret for. Hvis det skulle oppstå lekkasje, blir dørene



Synne Røgeberg og Per Dag Nordkvæde i arbeid på rasteplassen på Sørby som åpnes til påske.

stengt og strømmen slått av. Det er for at vi ikke skal få overløp til drikkevannskilden Hallevannet.

Da Vestfolder'n var der nede satt det folk på plassen og spiste sin medbragte niste. Da vi spurte om hva de synes om rasteplassen så langt, var det bare positive bemerkninger å høre.

På de to rasteplassene på E 18 ved Sørby er det anlegget ved Dag Runar Haugen som har ansvaret for området rundt toalettbyggene. Da Vestfolder'n var innom holdt Per Dag Nordkvæde og Synne Røgeberg (korttidsansatt) på å legge stein. De regnet med å være der helt til anlegget var ferdig en gang i løpet av april.

Ta idrettsmerket!

Velkommen til Tønsberg stadion kl. 1530
tirsdag 12.5, torsdag 21.5 og mandag 25.5
Vega - idrettsmerkeutvalget

Grensegangssak i Hedrum - Vegvesenet vant prinsippsak

Vestfold jordskifterett avsa 26. november 1991 dom i grensegangssak i Hedrum. Saken gjaldt grensen mellom en boligeiendom (tidligere hytteeiendom) og fylkesveg Z-205 i Hedrum.

Yngvar Pedersen

Grunneieren hadde kjøpt eiendommen og av megler fått opplyst at grensen gikk til vegen. Det samme framgikk av skylddelingsforretning av 1926. Hun oppfattet dette slik at "vegen" omfattet det areal som fysisk var brukt som vegkropp, skjæring, fylling, grøft m.v., men ikke "naturlige" skråninger ned mot vegen.

Vegen ble bygd som hovedveg i perioden 1907-1918. Hedrum kommune hadde ansvar for grunnervet. Det er ikke funnet dokumenter som viser hvordan grunnervet er skjedd, men jordskifteretten la til grunn at det ut fra ønske om veg ble gitt fri grunn til vegen. Dette var svært vanlig på den tiden.

Både etter vegloven av 1851 og 1912 omfatter veggrunn også det areal som er nødvendig for å sikre vegen. Dette vil si skråninger, fyllinger, grøfter og noe areal utenfor dette.

Ut fra dette ble det i 1920 utarbeidet ferdigvegsmålinger hvor vegen og terrenget rundt er inntegnet med anvisning av fyllinger og skjæringer og punkter som stolper og brønner m.m. Eiendomsgrensen var ikke inntegnet på ferdigvegsmålingene fra 1920, men i henhold til amtsstyrevedtak av 18. mai 1915 skulle avstanden for eiendomsgrensen normalt være 75 cm fra fyllingsfot og skjæringstopp.

I denne konkrete saken ble det i 1966 foretatt ombygging av bru nord for denne eiendommen, og vegen måtte legges litt om. Det ble imidlertid ikke nødvendig å erverve mer grunn, men det ble utarbeidet nye ferdigvegsmålinger også for vegen forbi den aktuelle eiendommen som jordskiftesaken gjaldt.

Grunneieren hevdet at ferdigvegsmålingene ikke gjaldt og at grensen gikk mot vegen, jfr. foran.

Jordskifteretten la imidlertid til grunn at vegprofilene (ferdigvegsmålingene) fra 1920 er det materiale som best viser hvilket areal som det var nødvendig å erverve for å bygge og sikre vegen, og som det i utgangspunktet var ment skulle erverves da vegen ble bygd.

Betydningen av denne dommen er at retten har gitt vegvesenet medhold i at ferdigvegsmålingene kan legges til grunn når eiendomsgrensene langs veger skal fastsettes.

Konkret er bare grensen mot denne eiendommen rettslig avgjort, men konsekvensene av dommen er likevel at ferdigvegsmålingene generelt bør kunne legges til grunn ved grunnerv, spesielt langs fylkesveg Z-205, men også langs vegene i fylket ellers der det finnes slike målinger. Det må være temmelig klart at dersom vi kan legge fram skikkelige ferdigvegsmålinger, vil jordskifteretten ikke sette dem til side i en eventuell ny grensegangssak.

Trafikkfarlige rundkjøringer ??

Vegvesenet bygger rundkjøringer og vel og bra er det - stort sett.

Men er vi i ferd med å lage trafikkfeller eller snev av trafikkfeller??? På Semslinja ved Jarlsberg er det nylig ferdigbygd en rundkjøring hvor noe må være galt. Rundkjøringen er svært høy i midten, og dette gjør at de som skal inn i rundkjøringen kan ha problemer med å se enkelte biler på andre siden av rundkjøringen. Når rundkjøringen i tillegg er stor og gir muligheten for å ha stor fart inn i den, kan det oppstå farlige situasjoner. Dersom en saktekjørende bilist, f.eks. en godt voksen pensjonist skal inn i rundkjøringen tvers over, kan kollisjon skje. Dersom rundkjøringen ikke hadde vært så høy slik at begge bilister tydelig hadde sett hverandre, ville denne unødvendige farerisikoen ikke ha vært til stede.

En annen ting i samme forbindelse er at vi beplanter mange av rundkjøringene med trær og småbusker, og dette kan jo være pent nok. Imidlertid vil dette også kunne hindre sikt i rundkjøringen - med en viss fare for skader pga. uoppmerksomhet.

Når vi dessuten daglig ser hvordan det kjøres i rundkjøringer, bør vi iallefall ikke gjøre det vanskeligere for billistene.

Rundkjøringen på riksveg 308 ved Sem kirke er iallefall slik at en har god oversikt og ser trafikken på begge sider av rundkjøringen slik at en kan tilpasse seg trafikkbildet. Sånn sett burde den være et mønster for videre rundkjøringbygging - og ikke rundkjøringen ved Jarlsberg.

Yngvar Pedersen



Ny lov om stadnavn

18. mai 1990 ble det vedtatt en ny lov om stadnavn, og loven trådte ikraft 1. juli 1991.

Loven gjelder fastsetting og bruk av stedsnavn (=geografiske punkter, linjer og områder som kan kartfestes) og bruksnavn (= navn på eiendom med gård- og bruksnummer eller festenummer).

For **bruksnavn** er det eier eller fester som fastsetter navnet. Imidlertid skal det fastsettes etter reglene som stedsnavn dersom bruksnavnet språklig og geografisk faller sammen med nedarvede stedsnavn eller med andre stedsnavn som etter reglene i loven skal fastsettes av det offentlige.

Når stedsnavn skal fastsettes er det hovedregelen at det skal tas utgangspunkt i den nedarvede lokale uttalen. Skrivemåten skal følge gjeldende rettskrivningsprinsipp. Det er for øvrig 5. juli 1991 fastsatt forskrifter for skrivemåten for stedsnavn.

De som kan ta opp saker angående skrivemåten for stedsnavn er offentlige organ, selskaper som det offentlige eier og stiftelser som er opprettet av det offentlige. Videre kan eier eller fester ta opp saker dersom bruksnavn skal fastsettes etter reglene om stedsnavn, jfr. foran. Lokal organisasjon, f.eks. et historielag eller en velforening med særlig tilknytning til et stedsnavn kan ta opp navnesak. Og

endelig kan stedsnavnkonsulentene ta opp navnesaker. Disse skal oppnevnes av Kulturdepartementet. Alle disse kan dessuten påklage et navnevedtak.

De som fastsetter et stedsnavn er følgende:

- Kommunestyret eller den det gir fullmakt når det gjelder kommunale gater, veger, parker, torg, bydeler, boligfelt m.v.
- Fylkestinget eller den det gir fullmakt når det gjelder fylkeskommunale veger, anlegg m.v.
- Vedkommende statsorgan mht. statlige administrative områder, anlegg o.l., f.eks. postverket mht. navn på postterminal.
- Statens Kartverk når det gjelder andre stedsnavn.

Ved tvil avgjør Kulturdepartementet hvem som skal fastsette navnet.

Før vedtak treffes har de som blir berørt, eks. kommuner mht. stedsnavn i kommunen og fylkeskommunen mht. områder som dekker flere kommuner, rett til å uttale seg.

Navnekonsulentene skal inn i bildet i alle stedsnavnesaker. De skal selv uttale seg, og de skal sørge for at kommunene

får uttale seg. Disse skal igjen sørge for at lokale organisasjoner eller fester/grunneiere eventuelt uttaler seg.

Konsekvensene for Vegvesenet er at vi på kartgrunnlag for planer og ellers på våre kart (.f.eks. akseltrykkart) er pålagt å følge den skrivemåten som er fastsatt etter denne loven og ført inn i et EDB-basert stedsnavnregister som er lagt til Statens kartverk.

For øvrig skal Vegvesenet fortsette å bruke de navneformer som er i bruk av det offentlige ved lovens ikrafttreden, til det eventuelt blir gjort endringsvedtak etter den nye loven.

Ved tvil eller problemer i forbindelse med stedsnavn er det for Vestfolds vedkommende følgende som kan kontaktes:

Navnekonsulenttjenesten, avdeling for navnegransking, tlf. 02-854380, Universitetet i Oslo, postboks 1011, Blindern, 0315 Oslo. Sekretær er Terje Larsen, tlf. 02-854380. Navnekonsulenter er f.t. professor Eyvind Fjeld Halvorsen og førstemanuensis Botolv Helleland.

Stedsnavnregisteret er lagt til Statens kartverk på Hønefoss, og kontaktperson for spørsmål om det er fastsatt skriftform på stedsnavn er Anne Svanevik, tlf. 067-18265.

Yngvar Pedersen

Møte i pensjonistforeningen
Torsdag 23. april 1992 kl. 1300
på Ås vegstasjon

Elev på info

- Dette var virkelig artig, sa Inger Lyngdal etter å ha vært hos oss en uke. Det var interessant å se hvordan Vestfolder'n og andre informasjonstjenester blir til i Statens vegvesen.

Jorun Sætre Bringaker

Vegkontoret hadde i uke 13 besøk av en elev, Inger Lyngdal fra Steinsholt. Hun er elev ved Arbeiderbevegelsens folkehøyskole på Ringerike, informasjonslinjen.

Tidlig i vinter ringte hun og lurte på om det var mulig med utplassering en uke på vegkontoret hos oss som jobber med informasjon. Det svarte Erik Thomasen selvfølgelig ja til.

Inger har en far som er ansatt i vedlikeholdsområde 03, Verningen. Hun er av den grunn godt kjent med organisasjonen.

Første dagen fikk hun litt generell informasjon om informasjonen og kikket litt på årsmeldingen osv. De neste dagene var hun med ut på reportasjer til anlegget ved Bommestad, Sandefjord



Informasjonstjenesten ved vegkontoret har hatt elev utplassert en uke. Inger Lyngdal går på Arbeiderbevegelsens folkehøyskole ved informasjonslinjen.

sykehus og Hallevannet. Da fikk hun se hvordan vi lager en sak i Vestfolder'n helt fra starten av til artikkelen er ferdig skrevet.

De neste 14 dagene skal hun være utplassert på informasjonskontoret ved fylkeskommunen.

Takk for hjelpen!



Når tre jenter(fra vegkontoret og Ås vegstasjon) skal til Biltilsynet i Larvik og får problemer med bilen, da blir situasjonen litt for vanskelig. Da vi hadde kommet ned til Larvik var vi lettet, men vi skulle jo tilbake til Tønsberg igjen. Vi spurte derfor Jan (midlertidig utplassert) om han kunne hjelpe oss, og hyggelig som han var sa han ja med

en gang. Han fikk skiftet bensinslange mens vi var der. Derfor vil vi på denne måten få sende en liten hilsen til Jan som var så positiv.

Inger Lise, Brit og Jorun

Takk

Jeg vil gjerne få takke Jan Egil Lund så mye for at han bokserte min gamle Opel og meg fra Tønsberg og til Ås da c'utchen plutselig ga opp ånden.

Mange hilsner
Odd Bergseter,
maskinavdelingen

Jan på biltilsynet i Larvik får her en takk fra tre jenter som fikk problemer med bilen på veg til Larvik. Her er Jan i jobb i hallen i Larvik.

Det skjer i april

3.4. Vegas Jubileumsfest

Trygg Trafikk:

3.4.: Evalueringsmøte

"Sammen gjør vi jobben bedre - Russ på hjul 92". Til stede er samarbeidspartnere i arbeidet med Vestfoldrussen 92. Sted: Biltilsynet på Ås.

22.4.: Fylkesskolesjefen inviterer russestyret på hver skole til en evalueringsrunde angående deres handlingsprogram. Dette ble påbegynt på Russ/Rus kurset, høsten 1991. Trygg Trafikk også til stede.

23.4.: Trygg Trafikk v/Ingrid Borud underviser på UP-parolen på Straand.

27.4. - 28.4.: Årsmøte i Trygg Trafikk m/etterfølgende landskonferanse.

Ellers kan vi melde om 6 forestillinger med "Ikke tøft å være død" denne måneden.

Biltilsynet:

Trafikk setter igang med MC-sesongen og innleder de første klasse A førerprøvene i slutten av måneden.

Laboratoriet:

Kvalitetskontroll: Rv 310 Horten - Bore, E 18 Bommestad. Kryss Fv 169/E 18, Rv 309 Ekenes - Bruabekken, E 18 Fokserødkrysset, Rv 308 Kjelle, Fv 755 Bjune.

Langgrunn bru, Kopstad bru. Teknisk tegning, geotekniske undersøkelser 54 mm. Klargjøring til asfaltsesongen 1992. Dynaflektmålinger i teleløsningsperioden

Skilt:

Refleksutskifting Rv 35 og E 18 (Rv 312 overført fra mars måned).

E 18, rasteplass Hallevannet.

Formerking etter påske.

Anlegg:

Rv 310, sykkelbyen Tønsberg/Nøtterøy. Avsluttende arbeider i Stoltenbergsgt. Starter opp arbeidene i Slagenveien etter påske.

Rv 309, Ekenes - Bruabekken. Breddeutvidelse av riksvegen.

E18 Foksrød. Alle ramper i to-plankrysset forlenges.

E18 Bommestad. Arbeides med nytt kryss. Avkjøring til Verningen avsluttes.

E18 Hallevannet. Rasteplassen åpnes til påske.

Rv 305, Sandefjord Sykehus. Vegvesenet avslutter støyskjermingsarbeidene. Beplantingsarbeider utføres.

Rv 308 Kjellevegen. Støyskjermingsarbeidene avsluttes. Fortsetter med kanalisering- og beplantningsarbeider.

E 18 Rasteplass Stokke. Opparbeidelse og beplantning av plassene.

Rv 311 Støyskjerming- og beplantningsarbeider.

E 18 Kopstad bru: Kantdrager forskales, armeres og støpes. Trafikk settes på nystøpt overbygning på bruas østre halvdel til påske. Fjerning av østlig halvdel av bruoverbygningen starter etter påske.

RV 310 Langgrunn bru: Pelearbeider utføres for fundamenter landkar og søyler. Forskaling og armering av landkar pågår.

Rekkverk: Oppsetting av bru og vegrekkeverk utføres.

Driftsområde 01:

I hele april måned skal vi drive med renhold på vegen og vegområdet. Dette arbeidet skal være ferdig til 17. mai, som er kravet til måloppnåelse. Hovedvask i Holmestrandtunnelen uke 17. Holmestrandtunnelen er blitt vasket med jettrykk hver måned i piggdekkperioden og hver annen måned ellers. Resultatet er at hvelvplatene har fått grått beleg som må fjernes. Dette må vi fjerne nå med såpevask ved hovedvask.

Driftsområde 02:

Sprenging av fjell Rv 303 Hogsnesbakken. Utbedringsarbeid på Rv 312 Gravdal - Haugan. Grøfting Fv 425. Nytt leskur på Rv 35 Valle. Skiltvedlikehold/ reparasjon. Renhold av skilt, kantstolper. Fjerning av pisk. Fjerning av jord på banketter. Vårrengjøring, feiing, spyling, opprydding.

Driftsområde 03:

Er igang med vårrengjøring (soping). Plogmateriellet skal kjøres inn. Etter påske start driftstiltak på Rv 304 Holmfoss-Kvelde.

Vi gratulerer

50 år

Harald Bøvre 28. april

Velkommen

Arnt Gurrik - praktiktant anlegg

Monica Eidem - praktikant anlegg

Kirsti Bredholt - praktikant anlegg

Edel Marie Sørensen - renholdsbetjent (vikar)
maskinsentralen