

Vestfolder'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Nr. 7/19. årgang
6.august 1992



Samferdselsministeren har tatt: fire felt til Gutu, rask ny utredning før resten av strekningen vurderes.

Nye E18- utredninger

E 18 i nordfylket er godkjent med fire felt til Gutu i Sande, en strekning på fem kilometer. For de resterende 28 km skal det fram til 1. desember gjøres nye utredninger og sammenstillinger over "alle aktuelle alternativer". Deretter kan statsråden bestemme seg: Enten Kombinasjonslinjen eller en helt ny hovedplan, og i så fall vil det gå mange år før vegen kan bygges.

Side 4-5



**Brua som
ikke ble
bygd!
Side 12-14**

**Blomster
får stå**



Side 15

**Søfteland
overtar**

Side 6

Riksveg 19

Side 8 - 9

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Redaktør:

Erik Thomassen,
033 71 705

I redaksjonen:

Jorun Sætre Bringaker,
033 71 704

Redaksjonsråd:

Irene Enerud
Stein Erichsrud
Tore Kaurin
Per Arne Nilsen
Kristin Sande

Adresse:

Statens vegvesen Vestfold
Postboks 2004,
3103 Tønsberg

Trykk:

Horten Print Shop

Opplag: 750

Synspunkter i intervjuer og innlegg gir ikke nødvendigvis uttrykk for Statens vegvesens offisielle syn

Trykt på miljøpapir, d.v.s. papir som er framstilt uten bruk av klor.

Den som aldri begår en dumhet er ikke så klok som han selv tror.

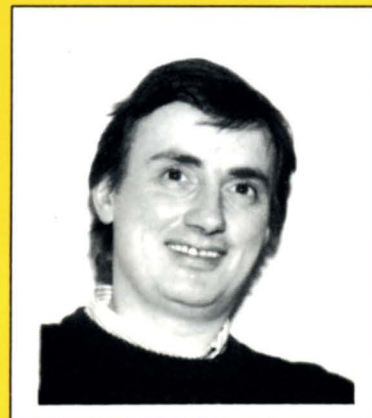
Grønnere etat

Vi er kanskje ikke så raske på avtrekningen i Statens vegvesen, men når vi først kommer, kommer vi for fullt. Slik også på miljøområdet. Vi våger påstanden at vi i løpet av de siste årene har tatt skrittet fra miljøsinke til klassens absolutte tet-gruppe. Kanskje burde vi ha valgt grønt i stedet for gult som etatsfarge for framtida?

Vi synes satsingen på byene og tettstedene er særlig positiv. Mange av dem har opp gjennom årene blitt omformet og delvis ødelagt av trafikken og kommunenes og Vegvesenets ensidige satsing på å legge forholdene bedre til rette for bilene. Nå satses det på miljøprioritert gjennomkjøring i Storgaten i Horten. Biltrafikken i byens hovedgate skal skje på miljøets og de myke trafikantenes premisser. I Tønsberg omformes trafikk-forstummede områder som Stoltenbergsgate og Kjelle til rene miljøperler, og vegsjefen annonserer at i årene som kommer er det sykkeltrafikken det skal satses mest på i storbyområdet Tønsberg/Nøtterøy. Interessant er også omleggingen av skiltingen som har skjedd i Larvik. Skiltene skal tilpasses byen. De store, skjemmende galgene skal vekk.

I nær framtid starter arbeidene med miljøtunnelen gjennom Steinsnes i Horten. 80 mill. kr skal investeres for å skåne nærmiljøet ved framføringen av ny tilfartsveg til byen og ferjekaia. Halvparten av vegens kostnader går med til dette miljøtiltaket. Noen vil nok hevde at vi har drevet det for langt i dette tilfellet. Det hele blir imidlertid et spørsmål om prissetting av miljøet. Er det gode bomiljøet på nedre Steinsnes og Rørestranda verd 80 mill. kr? Statens vegvesen Vestfold mener altså ja, og tatt i betraktning at vegen skal ligge der i mange ti-år, er det ikke vanskelig å være enig. Vi har hørt røster si at dette kan gi andre kommuner blod på tann, og at det kan bli voldsomt dyrt å bygge veg i by i framtida om en slik standard skal legges til grunn. Kanskje er det slik, men da skal en også huske at vegbygging opp gjennom årene har påført byene store miljøgifter. Det er på høy tid at vi begynner å betale tilbake.

Også utenfor byene ser en at miljøatsingen begynner å bære frukter. Den nye motorvegstrækningen gjennom Stokke er et godt eksempel. Terrengtilpassning og beplantninger er av høy standard. Også satsingen på rasteplasser bør nevnes. Fra å være utvidete vegskuldre med trebord og søppelstativ, har plassene blitt utviklet til rekreasjonsområder med høy kvalitet.

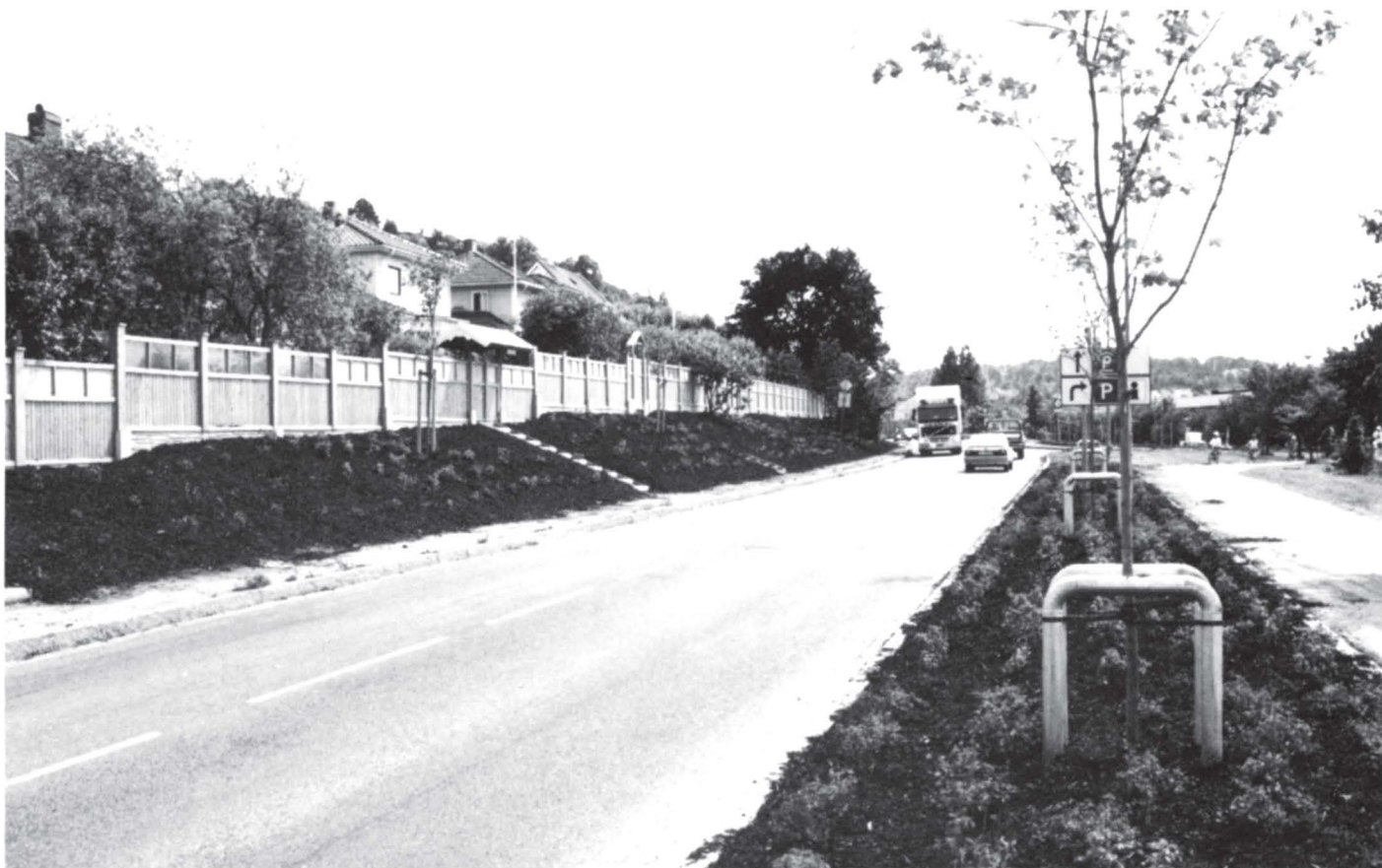


Redaktøren mener

Og hvem hadde trodd at driftsavdelingen skulle få grønne fingre og la vegkantene blomstre fra seg før de blir slått? De som for noen år siden dynket dem med plantegift og etterlot seg en brun randsoner langs alle våre vegger?

Mye har skjedd og mer vil skje. Vi har tidligere ment at Vegvesenet aldri kan bli noen miljø-etat. Og det kan nok være at det vi kan få til først og fremst er å redusere de mindre viktige miljølempene av biltrafikken. De store utslippene kommer vi ikke til livs. Men slik er det vel også med etater med et grønnere omdømme enn oss. Drivhuseffekten og ozonhull er det lite de kan gjøre med, men mange mindre skader kan forhindres eller repareres.

Derfor: hurra for en grønnere vegetat!



Miljøsonearbeidene på Kjelle er et prøve- og demonstrasjonsprosjekt som Vegdirektoratet ønsker å bruke for etablering av miljøsoner andre steder i landet. Naboene er spilt en viktig rolle i utformingen av prosjektet sammen med Tønsberg kommune.

Kjelle i ny drakt

Kjelleveien i Tønsberg framstår nå i ny drakt. Det tidligere golve industriområdet med boligbebyggelse tett inntil trafikken, er opprustet for totalt 6,4 mill. kr. Lønn, småbladlind og roser er plantet i stort antall for å myke opp det triste trafikklandskapet. Vegdirektoratet ønsker å bruke Kjelleveien som et prøve- og demonstrasjonsprosjekt for etablering av miljøsoner andre steder i landet.

Erik Thomassen

Kjelle er innfartsporten til Tønsberg, Nordens eldste by. Med Slottsfjellet i bakgrunnen blir derfor dette området viktig for det inntrykket de vegfarende får av byen de kommer til. Inntil nå har området vært preget av åpne asfaltflater, firkantede industribygg og rekla-

meskilt. I tillegg til de landskapsmessige og bygningsestetiske svakhetene ved Kjelle, har boligområdene på østsiden av vegen vært sterkt utsatt for luft- og støyforurensning.

Nå er det plantet høye trær på begge sider av vegen og trær i midtdeleeren for å myke opp synsinntrykkene. De åpne grøftene er fylt igjen, og det er satt opp støyskjermmer mot boligbebyggelsen på østsiden av Kjelleveien. Støyskjermene er gitt en spesiell utforming. Det er delvis brukt glass for å ikke fjerne for mye av utsikten fra husene og samtidig slippe lys inn. Naboene langs vegen har spilt en viktig rolle i utformingen av prosjektet, hvor for øvrig også Tønsberg kommune deltar. Storparten av arbeidene blir imidlertid gjort i egenregi, selv om Tønsberg kommune betaler 250.000 kr for reasfalteringen og forventes å bidra med et tilsvarende beløp til prosjektet som helhet. Verd å merke seg er ellers at Adelsten har bidratt med kr 70.000 kr til prosjektet.

Sammen med miljøsonearbeidene er det etablert en ny rundkjøring for atkomsten til Postterminalen og Statens hus. Dette har bragt totalkostnadene fra 5,2 mill. og opp til 6,4 mill. kr. Det har vært en del reaksjoner mot de nokså bastante "stålbøylene" som er satt opp for å støtte trærne som er plantet, men bøylene vil etterhvert bli lakkert grønne for at de ikke skal virke for dominerende. Anleggsgartnerarbeidene er for øvrig utført av Tønsberg-firmaet Strandmann & Jørstad. Dette er en entreprise på 1,5 mill. kr.

I forbindelse med arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 er miljø-situasjonen langs alle riksveger i tettbygde strøk kartlagt. I Vestfold er det registrert miljømessige problemsoner på ca. 80 km av riksvegnettet. Totalt vil det koste ca. 80 mill. kr å gjennomføre tiltak i alle problemsonene i Vestfold. I neste vegplanperiode er det foreslått å utbedre totalt 8 km riksveg etter den malen som er lagt på Kjelle.

Fire felt til Gutu - men hva så?

Endelig satt han foten ned, samferdselsminister Kjell Opseth. Om enn bare den ene. E 18 i nordfylket er godkjent fra Eik i Drammen til Gutu i Sande, en strekning på fem kilometer, hvorav to ligger i vårt fylke. For strekningen syd for Gutu skal det foretas "... nye utredninger/sammenstillinger med sikte på en samlet fremstilling der alle aktuelle alternativer, herunder også en ren 2-felts løsning, blir vurdert." Arbeidet skal være avsluttet innen utgangen av november.

Erik Thomassen

En endelig avklaring av Kombinasjonslinjens skjebne foreligger derfor fortsatt ikke. Departementet viser i sitt brev til to forhold som kan ha hatt innflytelse på statsrådets beslutning. For det første medfører de lavere prognosene for trafikkveksten framover at Kombinasjonslinjen (og forsåvidt andre veger) er mindre lønnsomme å bygge ut enn for noen år siden. For Kombinasjonslinjens del ligger de siste nytte/kost-beregningene på rundt 1, sier man. Det vil si at samfunnet får tilbake det beløpet som investeres, men ikke noe mer enn dette. Statsråden vender også dette argumentet i motsatt retning og sier at "en utsettelse ikke (vil) innebære et nyttetap for samfunnet".

Det andre nye momentet i saken er NSBs planer om en ny tospors Vestfoldbane med hastighetsnivå 160 - 200 km/t. Dette, sier departementet, er en **ny forutsetning** i den langsiktige planleggingen av E 18, og den videre vurderingen av vegnettet bør ses i sammenheng med dette. Samferdselsdepartementet ønsker derfor vurdert en samordnet veg- og jernbaneutbygging sør for Gutu. Man

ønsker også en nærmere vurdering av hvor stor del av trafikken som i framtida kan gå på jernbane.

Man kan selvsagt spekulere i om den sterke motstanden mot prosjektet er den egentlige årsaken til at statsråden skyver beslutningen foran seg. Mulighetene for en samordnet utbygging med jernbanen ville i alle fall kommet til å stå sentralt under den striden som var ventet i forbindelse med anleggsstarten. Derfor måtte dette på bordet før Kombinasjonslinjen kunne vedtas.

Mer sannsynlig er det nok at årsaken til statsrådets vedtak er at han ikke føler seg overbevist om at Kombinasjonslinjen er det beste vegvalget i nordre Vestfold. Det sies også ganske klart i brevet fra departementet: "Etter vår vurdering er det i dag ikke grunnlag for å si at Kombinasjonslinjen (som 4-felts veg) er det beste alternativet."

Kombinasjonslinjens forankring i (flere) Stortingsvedtak gjør at statsråden ikke kan nøye seg med en ny hovedplan dersom han ønsker en annen linje. Han må også gå vegen om ny Stortingsbehandling.

Verd å merke seg i brevet fra departementet er ellers setningen: "E 18 gjennom Vestfold er en viktig vegrute, og det vil bli lagt vekt på å oppnå kontinuerlig utbygging". Dette kan tolkes slik at det tross alt skal noe til før man utsetter utbyggingen i nordfylket sør for Gutu i et ubestemt antall år. Men det kan også ses på som et løfte om at midlene som var avsatt til nordfylket, eller deler av dem, kan disponeres til andre E 18-prosjekter i Vestfold.

Føljetongen om E 18 i nordre Vestfold ruller videre. Følg med!



Statsråd Kjell Opseth (her t.v. sammen med Bjørn Hundstad fra "E18 rett og slett", Steinar Aspen og Tore Kaurin) forlanger nye utredninger for E 18 i nordfylket syd for Gutu. Tilleggsutredningen avgjør Kombinasjonslinjens skjebne.

Utredning i rekordtempo

Det er faktisk godt å være hjemme igjen etter et interessant og nyttig opphold i USA. Sosialt trivdes vi også godt blant amerikanerne og har fått flere gode venner. Det er likevel en god følelse igjen å være aktivt med der tingene skjer og oppgaver løses i fellesskap.

Det er gjort en kjempeinnsats både med organsisasjonsvurderingen og ombyggingen av vegkontoret i løpet av det siste året. Dette har vært krevende utfordringer som er løst på en fin måte og i en god ånd. Jeg retter en hjertelig takk til dere alle, og for min egen del en spesiell takk til Tore Kaurin og ledergruppen forøvrig.

Før jeg reiste til USA var jeg overbevist om at klagebehandlingen på E18-hovedplanen var like om hjørnet. Først nå i juli fikk vi altså svar fra departementet. Gjennom mange år er det nedlagt et betydelig arbeid av høy kvalitet med disse planene, og planleggingen har vært solid forankret i politiske vedtak både i fylkestinget og i Stortinget.

Selv om det nå skal gjøres tilleggsvurderinger for resten av strekningen, er det positivt at vi kommer i gang på strekningen sør til Gutu (like nord for Rølleshaugen), og at denne strekningen skal bygges ut med fire felt. Arbeidet her vil ventelig komme i gang omkring årsskiftet. Mange synes dette er lenge å vente, men ventetida henger sammen med godkjenning av detalj- og byggeplanene og at grunnerverv må gjennomføres.

Parsellen Eik - Gutu er fem kilometer lang, og bare to av disse ligger i Vestfold. I utgangspunktet vil Vestfold og Buskerud bygge hver sine deler av strekningen, selv sagt samordnet for at dette skal bli effektivt.

Ellers kommer høsten til å bli preget av de utredningsarbeidene statsråden har bedt oss om å gjøre. Vi skal gjøre tilleggsutredninger som gir en sammenstilling av "alle aktuelle alternativer", og ved skal se spesielt på forholdet til jernbanen og mulighetene for en samordnet utbygging.

Utredningene som skal gjøres blir ingen formell planprosess, men vi vil likevel sørge for god kontakt med de involverte kommunene, fylkeskommunen, Naturvernforbundet og andre. Jeg tror det er svært viktig at vi nå sørger for at alle ønsker fra de ulike interessentene i denne saken kommer på bordet så tidlig som mulig, slik at vi slipper en situasjon der vi møtes med kritikk for å ha utelatt sentrale problemstillinger når rapporten foreligger.

Noen sier at for Vegvesenet blir dette bare en øvelse i å finne nye argumenter for Kombinasjonslinjen. Slike uttalelser ser jeg med uro på. De viser at vår troverdighet som **faginstans** ikke er så god som den burde være i alle kretser. For oss er dette en faglig utfordring, og jeg vil også understreke at vi vil legge opp til en åpen prosess, med god kontakt til alle involverte parter, og der svaret på de spørsmål statsråden stiller slett ikke er gitt på forhånd.

E 18 i nordfylket angår våre egne ansatte sterkere enn andre prosjekter. Det var dette prosjektet som skulle sikre sysselsettingen i anleggsdriften i årene som kommer. Det er derfor svært viktig å notere seg at statsråden understreker at det uansett skal skje en kontinuerlig utbygging av E 18 i Vestfold i årene som kommer. Dette må bety at dersom man velger å sette i gang en ny hovedplanprosess i nordfylket, så skal man bygge ut andre strekninger i Vestfold.



Vegsjefen er glad for klarsignalet til Gutu og synes det var verd en forsiktig feiring, men understreker behovet for rask løsning av trafikkproblemene også på resten av strekningen.

Vi har for tida to godkjente hovedplaner i sydfylket liggende. På strekningen Sky - Telemark grense er vi allerede i gang med detaljplanlegging. Det er også gjennomført noe grunnerverv. Her kan vi, dersom det skulle bli aktuelt, være i gang med anleggsarbeider allerede i 1993.

Dette er et fleksibelt prosjekt hvor det ikke bindes opp så store midler at vi vil komme i klemmedersom det etterhvert skulle løse i nordfylket.

Skulle utfallet i nordfylket bli at vi må gå inn i en lang ny hovedplanprosess, kan det også bli aktuelt å sette i gang detaljplanlegging på strekningen Langåker - Bommestad i gamle Hedrum. Dette er et stort prosjekt som vil kunne sikre sysselsettingen i noen år framover.

At vi har en viss planreserve i sydfylket betyr ikke at vi har endret mening om hvilket problem det er viktigst å få løst først. Trafikkavviklingen og ulykkessituasjonen i nordfylket er slik at vi mener at det haster mer med å få gjort noe her enn noe annet sted i fylket.

Informasjonsbehovet i denne saken er stort, både utad til våre samarbeidspartnere og innad til våre egne ansatte. Det vil derfor bli lagt opp et eget informasjonsopplegg for det som skal skje framover.

Johan Lepperød

Olav Søfteland ny Vegdirektør

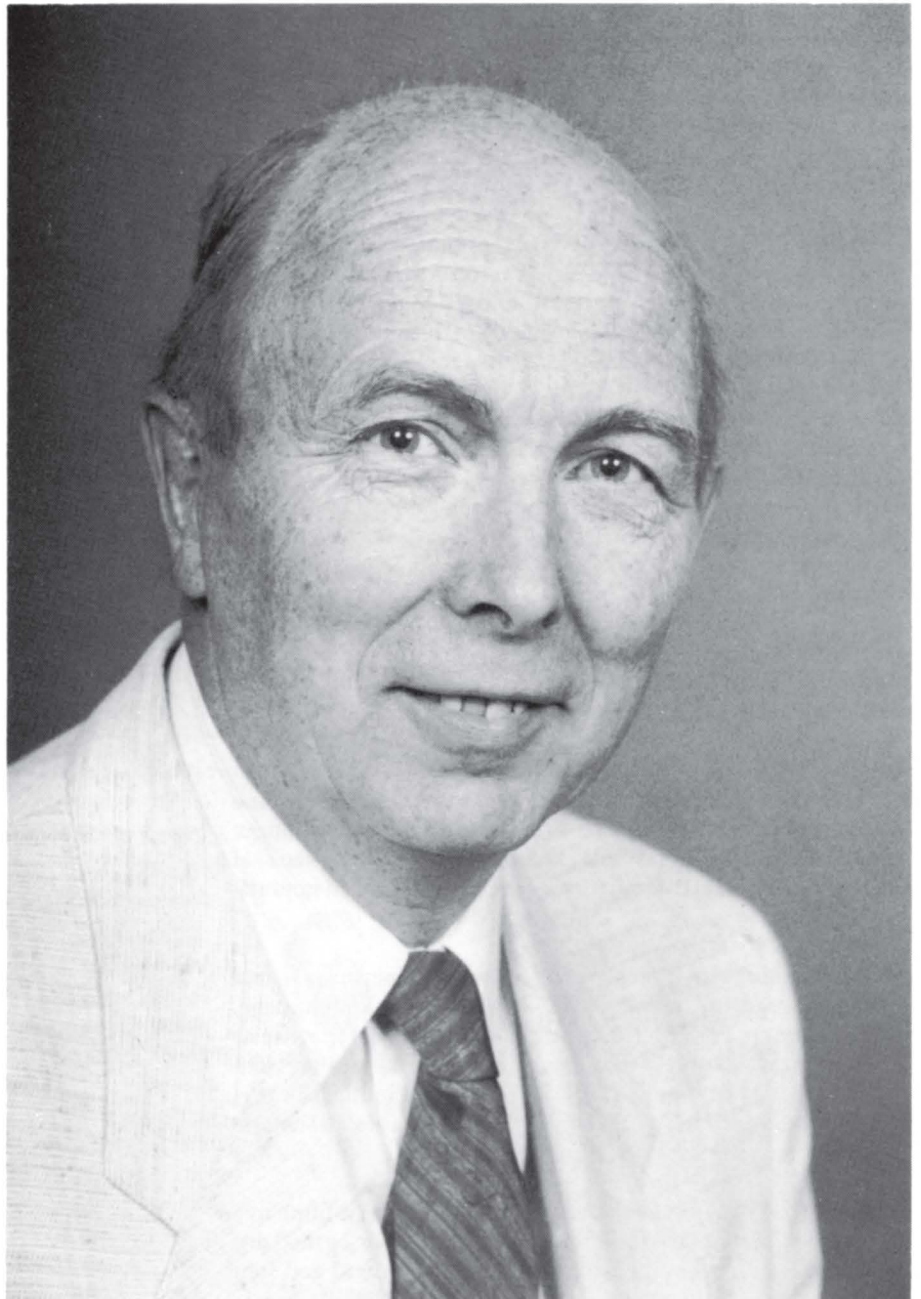
Teknisk direktør Olav Søfteland (55) er utnevnt til ny Vegdirektør etter Eskild Jensen som går av 1. september. Dermed har etatens "nr. 2" tatt skrittet helt til topps i Vegvesen-pyramiden. Det er en fullblods vegmann som overtar roret nå. Søfteland har 32 år i etaten bak seg og er sønn av en vegarbeider. Allerede som 15-åring var han, i følge Drammens Tidende/Buskerud Blad, med på asfaltlegging.

Erik Thomassen

Det manglet ikke på rykter og spekulasjoner i forbindelse med vegdirektørutnevningen. En rekke sentrale politikere har vært nevnt som kandidater, selv om de ikke sto på søkerlisten. Etterhvert som tida gikk regnet de fleste med at Vegdirektør-stillingen inngikk i statsministerens regjeringsskabal i forbindelse med den ventede ommøbleringen til høsten. Andre spekulerte i om det skulle hentes inn en næringslivstopp slik det tidligere har skjedd i andre statsetater.

Når Opseth til slutt hentet sin kandidat fra hjertet av Statens vegvesen kom dette derfor som en overraskelse på mange. Søfteland, som er fra Os ved Bergen, har gått gradene i Statens vegvesen like siden han kom ut fra NTH som nyutdannet sivilingeniør i 1960. Bergens Tidende omtalte forøvrig i følge DTBB utnevningen som "bortimot det eneste vettuge Kjell Opseth har gjort i sin tid i Regjeringen".

Løpebanen startet som ekstraingeniør på Hordaland vegkontor i 1960 - 61 og avdelingsingeniør II, samme sted 1961-63. Siden har han tatt skritt for skritt den møysommelige vegen mot toppen: 1963 - 67 Avdelingsingeniør I i Vegdirektoratet; 1967 - 70 Overing. II, samme sted; 1970 - 73 Overing. I i direktoratet,



Det er en fullblods vegmann som nå overtar Vegdirektør-embetet. Olav Søfteland er sønn av en vegarbeider og har vært 32 år i etaten.

deretter "hjem igjen" til Hordaland som driftssjef 1973 - 78, men tilbake over fjellene til vegsjefstillingen i Buskerud i 1978. I 1981 ble Søfteland trafikkdirektør i Vegdirektoratet og avanserte i 1990 til teknisk direktør og ble vegdirektørens stedfortreder. Og nå altså Vegdirektør, i første omgang for en åremåls-

periode på seks år, men med gode muligheter til forlengelse, vil vi tro. Søfteland bor på Galterud i Drammen og har ellers overtatt familiens nedlagte småbruk i Os.

Eskild Jensen kommer forøvrig på avskjedsbesøk til Vestfold 11. august.

Ramsum og Hallevannet åpnet: Handicap-ros for nye rasteplasser

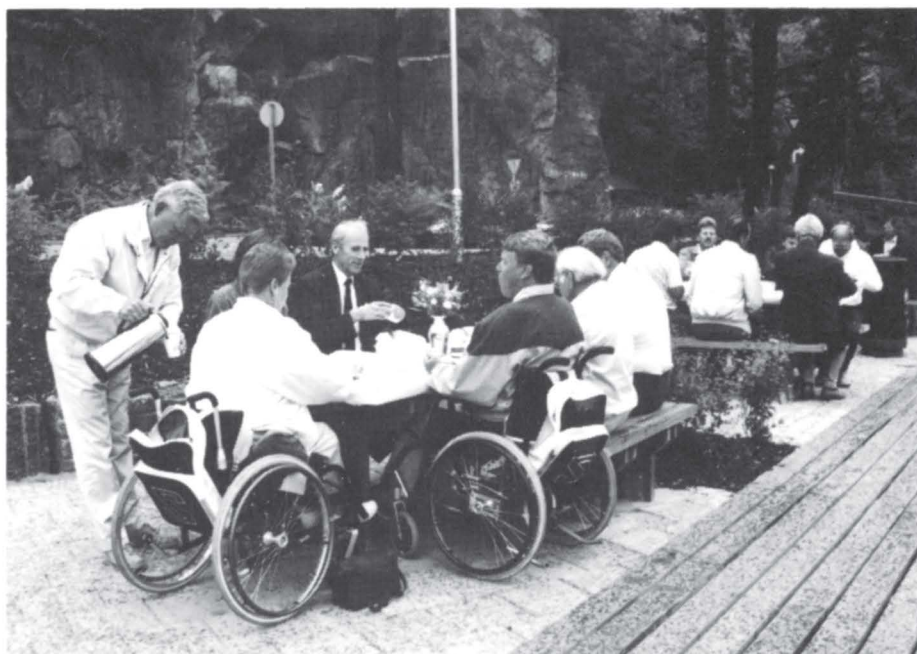
Statens vegvesen Vestfold får mye ros for sine nye rasteplasser langs E 18 i fylket. Onsdag 1. juli ble den offisielle åpningen av anleggene ved Ramsum og Hallevannet foretatt. Dette skjedde et par dager etter at Vestfold Handicapklubb hadde vært på "befaring" på plassene og gitt Vegvesenet skryt for at toalettanleggene er svært godt tilrettelagt for rullestolbrukere.

Jorun Sætre Bringaker

Ja nå er toalettanleggene ved Ramsum og Hallevannet i full drift og foråpentlig vis til stor hjelp både for funksjonsfriske og funksjonshemmede.

To dager før den offisielle åpningen av rasteplassene hadde Vestfold Handicapklubb tatt initiativ til en liten "befaring" på toalettanleggene på Ramsum. Statens vegvesen Vestfold ved "Mesteren" Per Korsnes var invitert og fikk i den anledning mye skryt for prosjektet. Handicapklubben er meget godt fornøyd med anleggene slik de er tilrettelagt for rullestolbrukere. I tillegg til at toalettanleggene er spesielt godt tilrettelagt denne publikumsgruppe er også parkanlegget lett framkomelig uten altfor bratte stigninger og rundt noen av bordene er det laget spesiell plass for rullestol og søppelkassene kan også nås fra rullestol.

Vestfold Handicapklubb tok i 1990 kontakt med Vegvesenet og Per Korsnes og har siden den gang hatt et godt



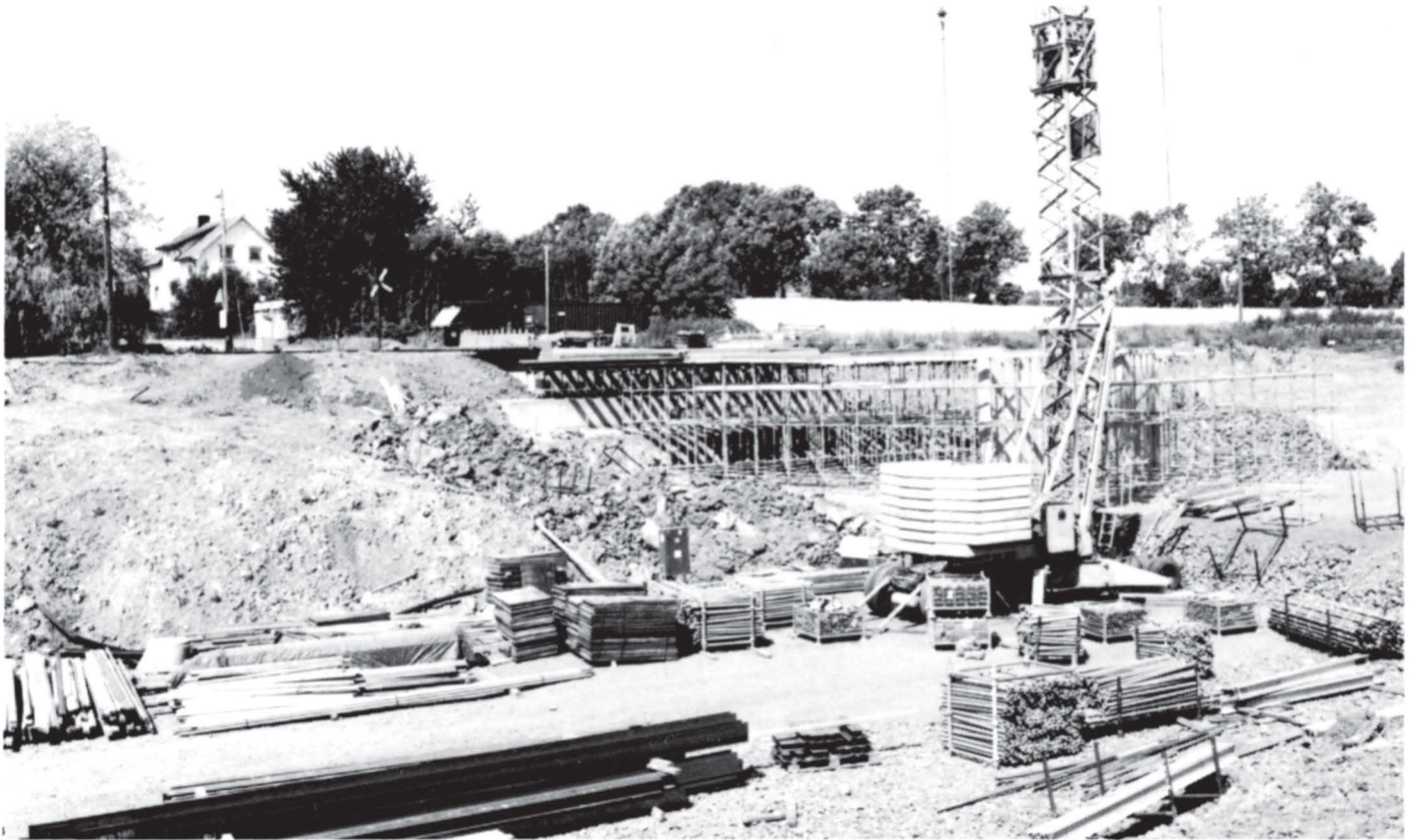
Rasteplassene ved Sørby og Hallevannet ligger naturskjønnt til med toalettanlegg tilrettelagt for funksjonshemmede. Vestfold Handicapklubb har av den grunn gitt mye ros til Statens vegvesen Vestfold.

samarbeid. De omtaler serviceanleggene i Vestfold som de beste i landet og ville med denne invitasjonen skape litt blest om disse plassene. De nevner også at disse anleggene er landets mest brukervennlige og praktfulle serviceanlegg og kan brukes som arbeidsmodell for videre bygging rundt omkring i Norges land. De tradisjonelle toalettanleggene er ikke brukbare, mener de og sier videre at rullestolbrukere har måttet kjøre innom alders- og sykehjem for de nødvendige ærend, og dette er ikke akseptabelt.

De nye rasteplassene har internasjonal standard. Plassene i Stokke er spesielt tilrettelagt for barn, og den ene plassen ved Hallevannet ligger svært naturskjønt til på trebrygger ned mot og utover vannet.

Den offisielle åpningen ble foretatt onsdag 1. juli av miljødirektør Sidsel Sandelien fra Vegdirektoratet. Presse og kringkasting var invitert. Etter framme på Ås vegstasjon ble alle med på befaring på rasteplassen ved Sørby vest og Hallevannet vest. Det ble servert lunsj på rasteplassen ved Hallevannet øst. På veg tilbake gikk turen innom Furulund for å ta en titt på den vegetative støyskjermen der, de kikket også på beplantningen i Sørbykrysset og en befaring på rasteplassen ved Sørby øst var også lagt inn i programmet før ankomst Ås vegstasjon. I tillegg til de spesielt innbudte gjestene utenfra var det også endel egne som var innbudt, bl.a. de som har arbeidet på anleggene og fra driftsavdelingen samt fra vegkontoret.

Tøffe tider på Steinsnes Klart for Norges største spuntjobb



Stille før stormen på riksveg 19 - anlegget? Kulverten ved Kirkebakken skal snart være ferdig. Nå begynner snart arbeidet med den største spuntjobben i Norge til nå, miljøtunnelen gjennom Steinsnes.

I september starter arbeidet med spuntingen for miljøtunnelen på Steinsnes for riksveg 19-anlegget. Det skal rammes ned 12 - 14 meter lange stålspunt som blir vegger for den 700 meter lange tunnelen. Støyen fra fall-loddet vil bli svært merkbar for folk på Steinsnes som må belage seg på to slitsomme måneder før arbeidet er avsluttet.

Erik Thomassen

Framdriften på Borre-anlegget går etter planen. Det første halvåret av anleggsperioden har vesentlig gått med til

markrydding og jordavtaking og til legging av ny vann- og avløpsledning som kopleer denne delen av kommunen til kommunalt renseanlegg. Mer enn 70.000 kbm masse er kjørt til deponi på Kopstad, og det betyr at man er halvveis i den store masseflyttingsjobben.

Spuntjobben har tiltrukket seg interesse fra mange av landets ledende entreprenører. Etter anbudsrunderen gikk tilslaget til Entreprenørservice A/S som hadde en pris på noe over 14 mill. kr. Skjøtemetode.

Anleggsledelsen er svært spent på hvordan de to månedene med spunting vil forløpe. Man er klar over at støyen vil bli en belastning for de nærmeste naboene og at fall-loddet vil høres over hele

området. Holdningen har vært at støyen ikke kan unngås, men man vil forsøke å forberede befolkningen best mulig på det som skal skje gjennom aktiv informasjonsinnsats. For bebyggelsen nærmest arbeidsstedet vil det også kunne bli rystelser, men Vegvesenet vil foreta målinger for å forsikre seg om at disse ikke får et uakseptabelt nivå. Man regner ikke med at det vil bli skader på bebyggelsen.

- Arbeidet med ny vann- og avløpsledning har vært svært krevende, sier anleggsleder Gunnar Hasle til Vestfolder'n. Grøftene er opp til seks meter dype, og grunnen i området består av svært kvikk leire. Forholdene har vært nokså ekstreme, og erfarne folk på anlegget sier at de aldri har vært borti så dype grøfter i så

ustabil grunn. Til sikring av arbeiderne har det vært brukt grøftekasser. - Arbeidet med VA-ledningen har vært et usikkert element i framdriftsplanen, sier Hasle, som sier seg glad for at det hele har gått uten vesentlige problemer. Godt, tørt sommervær har gjort sitt til dette.

Arbeidet er nå ellers i gang med kulverten i sydenden av anlegget. Gang- og sykkelveg skal føres under veg og jernbane. Jernbanen har for øvrig vært stengt i en fjorten dagers periode. Det har nå i sommer også blitt lagt skinnegang på den nye jernbanetraseen forbi miljøtunnelen. Jernbanen måtte nemlig flyttes for å gi plass til tunnelen. Først når

arbeidene med VA-ledningen ikke lenger er til hinder for det, d.v.s. omkring 20. august, vil jernbanen bli lagt over i ny trase.

Beboerne på Langgrunn har måttet kjøre en solid omveg for å komme til riksvegen på grunn av byggingen av bru for Langgrunnveien over den nye Sydoverveien. Brua begynner nå å ta form. Den siste tida har det foregått forskaling og armering, og overbygningen vil bli støpt i løpet av august. Omkring midten av september skulle den nye brua være klar til å ta unna trafikken.

Det er nå også klart at det ikke blir noen

utgraving av jernaldergravhaugen mellom Langgrunn og Rørestranda. Ved å avpasse skråningene inn mot veggen noe unngår man å berøre gravhaugen. Oldsaksamlingen har for øvrig gjort en del forundersøkelser i området, og det har blant annet blitt avdekket fem kokegroppe i forbindelse med haugen. Disse kan stamme fra gamle bosetninger i området eller de kan ha vært brukt i forbindelse med byggingen av gravhaugen omkring år 200 e. Kr. En sikker datering på gropene får man når analysene av det karbonmaterialet som ble funnet er avsluttet.

Teien-plog til Vegmuseumet

Fra Statens vegvesen Vestfold og Vegvesenets historielag Vestfold fikk Norsk Vegmuseum en modell av en Teien sneplog.

Einar Flaatten, som har stått for restaureringen av den originale plogen vår, har også laget denne gaven. Modellen er en tro kopi og hver minste detalj er håndlaget, størrelsen er ca. 1 meter, det vil si 1:5.

Takk til Einar Flaatten, som tok på seg denne oppgaven på kort tid og som har gjort en meget god jobb for oss.

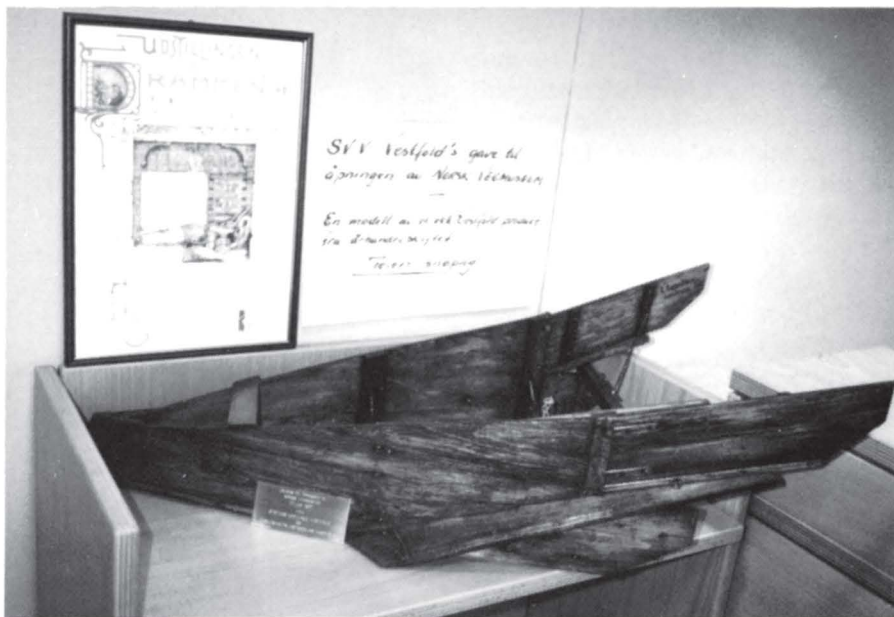
Mary Kristensen

Med denne gave fulgte et dikt:

*Til åpningen av Norsk vegmuseum
22. juni 1992*

*I gamle dager med sne og kulde
holde farbar veien bøndene skulle.*

*I Vestfold hadde vi Ludvig Teien -
han lagde plog - fikk sneen av veien.
Den fungerte godt - ble viden kjent -
i Kristiania han fikk patent.*



*I hele Norge - ja, i Skandinavia med -
og helt bort i Canada - brøytet Teien-
plogen sne!*

*Fra århundreskiftet til krigens år
hadde vi nytte av denne sneplogen vår.*

*Det kom også ploger annensteds fra
som sikkert var bra,
men det er Teien-plogen vi har klart å
bevare
og den skal for sin historie svare.*

*Nyrestaurert og fin
i den nye funksjonen sin -
viser den gamle brøytetradisjoner
til nye generasjoner.*

*Med vår gave - en modell i 1:5
vi ønsker å få frem
et symbol på en åpen vei
for vårt museum og dets arbeid.
Vi gratulerer og ønsker at Norsk Veg-
museum består
- i hundretalls år.*

Støyskjerm klar for beplantning



Den vegetative støyskjermen mellom gammel og ny E 18 sør for Furulund i Stokke er beregnet ferdig beplantet i løpet av august måned i år. Gjennestad Gartnerskole ønsker å forsøke å plante en rekke arter av planter kombinert med et felt med blomsterløk.

På strekningen sør for Furulund og videre mot Rørkoll er det satt opp en "vegetativ støyskjerm" mellom den gamle og nye E 18. Det er firma Torbjørn Nordtiller i samarbeid med Gjennestad Gartnerskole som har ansvaret for oppsetting og beplantning av denne.

Jorun Sætre Bringaker

Når vi kjører på E 18 ved Rørkoll i Stokke, (på venstre side sørover) ser vi en litt spesiell type støyskjerm, som er plassert mellom den gamle og den nye E 18. Nå ser den litt tørr og brun ut, men den skal beplantes etterhvert.

Statens vegvesen Vestfold viser seg fra en "grønn" side for tiden med diverse

miljøtiltak i distriktet som f.eks. Storgaten i Horten, g-/s-veg i Tønsberg, miljøgata på Kjelle. En beplantet, grønn støyskjerm måtte da også komme, selvfølgelig.

Det er firmaet Torbjørn Nordtiller som har stått for utførelsen og oppsettingen av fundamentene og lydbeskyttelsesveggene. Denne vegetative lydveggen gir en lydemping og lydabsorpsjon gjennom tettheten på veksten. Den skal også falle naturlig inn i landskapet og blir ikke betraktet som et kunstig byggverk. Utskifting av elementene skjer på enkel måte. Her blir også jord til fylling av skjermen og vanningsanlegg montert av firmaet Torbjørn Nordtiller. Det er Leif Kjølén ved anleggsavdelingen som er kontaktperson og ansvarlig for dette støyskjermingsanlegget.

Gjennestad Gartnerskole står ansvarlig for den grønne delen av støyskjermen. Lengden er ca. 600 m og de vil bruke ca. 20 planter pr. løpemeter skjerm for å sikre tilstrekkelig plantevekst innen rimelig tid. Det blir en kombinasjon mellom planting av blomsterløk og blomstrende utplantingsplanter og klatrevin, lonicera og mispel i forskjellige inndelte felter. I tilbudet fra Gjennestad Gartnerskole ligger også vedlikehold i to år framover, dvs. erstatning av planter, løklegging og utplantingsplanter, beskæring, vanning, gjødsling, klipping av grass og annet gartnerisk vedlikehold. Hele den vegetative støyskjermen skal etter planene være ferdig plantet i løpet av august måned i år.

Debatten går videre:

Betongdekker har ikke utspilt sin rolle!

I bedriftsbladet "Vestfolder`n" for Statens vegvesen Vestfold, nr. 4, 1992 rapporteres at Holmestrandtunnelen, som ble lagt med betongdekke i 1983, nå asfalteres. Begrunnelsene for tiltaket er flere, dels at fresingen som ble utført i 1990 ikke tok med bunnen av slitesporene fordi dypere fresing ikke var tilrådelig på grunn av dekketykkelsen, dels fordi sporfylling med betong var for dyrt, og dels fordi sporfylling med asfalt ville gi visuelle effekter med oppdeling i lyse og mørke striper. Man regner også med at tidvis forekomst av svevestøv i tunnelen skal forsvinne.

At dekket ble lagt for tynt og uten dybder skyldes at kunnskapene om betongdekker i 1983 ikke var så avanserte som i dag. At betongen var av C40-kvalitet og ikke høyfast som i dag er årsak til at utbedringen måtte foretas i 1990, etter sju år. Konsentrerte spordannelser i tunnelen skyldes tunnelens bredde, og erfaringer med asfaltdekker fra samme tid tilsier at spordannelser i asfalt ville ha gått omtrent dobbelt så raskt. Inntrykket av svevestøv kan skyldes at betongdekket tross alt ikke var av høy slitestyrke, men kan også ha andre årsaker. om dette forholdet blir bedre med asfalt vil tiden vise.

Man kan spørre seg om den gjenstående spordybden i betongen etter fresingen var så stor at fresing helt til bunnen var nødvendig, i det størstedelen av dybden ble eliminert ved fresingen. Således kunne kanskje ytterligere utbedring vært utsatt et par år? Sporfylling med betong var neppe aktuelt, fremtidig bruk av tunnelen tatt i betraktning, når den nye traseen for E 18 kommer.

Når det gjelder visuelle effekter ved sporfylling med mørk asfalt på lys betong, vil slike effekter ikke kunne unngås ved bruk av lyst tilslag i asfalten. Etter noen tids piggdekkbruk vil de lyse tilslagene bli synlige, og meget konsentrerte lyse striper vil oppstå i den mørke asfalten.

I en annen artikkel i samme blad, under overskriften "-Betongen har utspilt sin rolle!", påstås at legging av betongdekker koster så mye mer enn asfaltdekker at betong ikke er aktuelt. Når et kostbare bærelag samt forsterkningslag, bindlag og slitelag i asfalt legges, og spesielt med de nyere asfalttypene som har høyere slitestyrke, viser erfaringene etterhvert at betongdekker absolutt er i ferd med å bli konkurransedyktige, og stadig flere av vegkontorene legger betongdekker. Som det sies i nok en artikkel i bladet, er dette et spørsmål om regnemåte.

At prisen for diamantsliping av betong har gått opp siden 1986 er vel ikke så unaturlig, men at den har gått opp fra 45 til 160 kr. pr. kvm er ikke den hele og fulle sannhet. En overflatefinish med diamantsliping koster vel idag 40 - 50 kr. pr. kvm, mens en sliping i full dybde når sporet er blitt 25 mm dypt sannsynligvis vil koste ca 160 kr. For mellomliggende dybder vil prisen variere mellom disse yttergrensene. En sporslitasje på 12 mm på strekningen Tassebekk - Klinestad etter seks år tilsier at en sliping nå vil bli adskillig billigere enn 160 kr. pr. kvm. Vedlikeholdsstandarden krever

utbedring når sporet er blitt 25 mm dypt, og det vil ikke bli aktuelt før om 10 år. Nåverdien av prisen i dag vil da være det halve, regnet med 7% diskonteringsrente.

At sliping av omtalte parsell skal vare et halvt år er en grov overdrivelse. Med helkontinuerlig sliping med en maskin vil jobben vare i tre uker, med to maskiner - som synes mer aktuelt - vil det ta ca. 10 døgn å diamantslipe de 5,6 km med høyfast betong.

Tilslutt et par ord om sporfylling med høyfast betong. Ved det forsøket som ble utført ved Langåker i fjor høst, over en strekning på 300 meter og med ulike utførelser, ble prisen høy, hvilket var klart på forhånd. Kostnaden ble dekket fra Vegdirektoratet. Forsøket har gitt meget gode erfaringer, og Vegdirektoratet har estimert kostnadene for en tilsvarende sporfylling, med utlukning av enkelte unødvendige operasjoner, og for et ordinært, større oppdrag til ca. 125 kr. pr. kvm. Etter en slik sporfylling forventes at dekket vil vare i minst 20 år før nye reparasjonstiltak blir nødvendige.

Arne Steffensen, Veglaboratoriet



Betong eller asfalt? Arne Steffensen, Veglaboratoriet / Vegdir. imøtegår påstander i Vestfolderns artikler om betongdekker i nr. 4/92.

Jordskifte sparte ei bru

I planene for nye E 18 i Stokke var det ei bru mer enn de som kom til å bli bygd. Brua skulle ligge mellom den nye rasteplassen og Sørbykrysset og skulle gi gårdbrukeren på Ramsum enkel atkomst til den delen av jorda som ville bli liggende på vestsiden av motorvegen. Man unngikk å bygge brua, som ville ha kostet rundt 1,5 mill. kr, ved å gjennomføre et jordskifte mellom brukerne i området. Pådrivere i prosessen var vegplan- og eiendomsseksjonen ved Hans Stordal og Dag Skram. Jordskifte er en arbeidsform som kan gi både Vegvesenet og jordbruket store fordeler, men prosessen er arbeidskrevende og innviklet. - Det blir snakk om en avveining, men det er klart man kan jobbe mye for en innsparing på 1,5 mill. kr bare når det gjelder redusert behov for kryssning, sier Dag Skram på eiendomsseksjonen.

Erik Thomassen

Jordskifte er en rettsprosess der grunneiere i et avgrenset område makeskifter jord seg imellom etter bestemte regler. Hensikten er å få til inndelinger som er mer hensiktsmessig for driften og jorda. Jordskifteprosessen kan settes i gang på krav fra en eller flere grunneiere i et område. Statens vegvesen (og NSB) kan for øvrig kreve jordskifte uten å være grunneier, men det er en klar forutsetning for et lykkelig resultat at Vegvesenet på forhånd har sikret seg grunn som kan gå inn som byttedel i jordskiftet i området.

Vestfold blant pionerfylkene

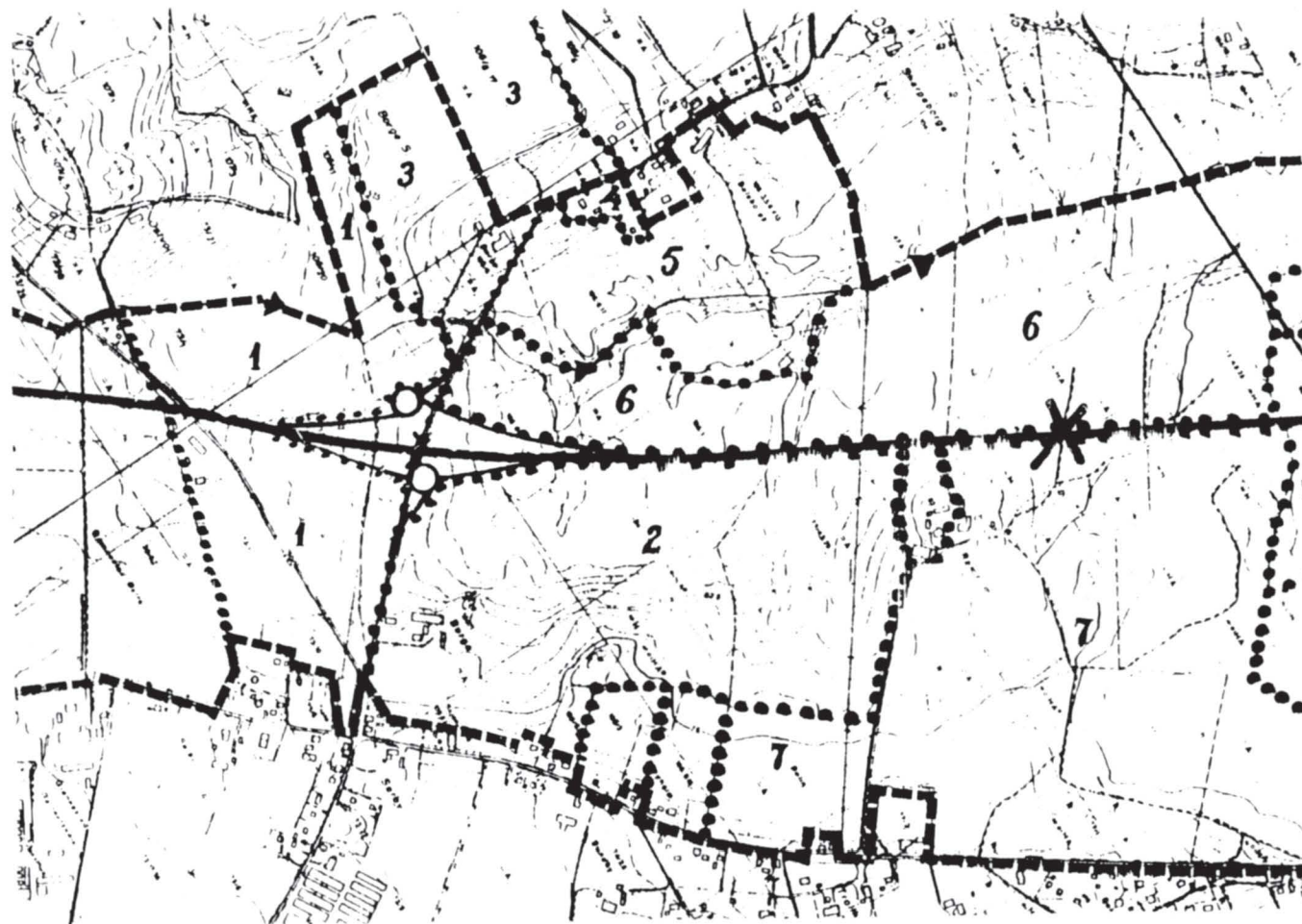
Vestfold er et pionerfylke for jordskifte i vegutbyggingsammenheng. Jordskifte har ellers vært prøvd i Buskerud og Østfold med noe blandete erfaringer. I forbindelse med E 18 - utbyggingen har det blitt foretatt jordskifte i nordre Sandefjord, Sem og Stokke. Det er først og fremst ved motorveg-anlegg jordskifte vil være aktuelt. For Vegvesenets del består prosessen noe forenklet i at man sikrer seg arealer som er til salgs i et område hvor



Gjennom aktiv jordskifteplanlegging sparte Dag Skram og eiendomsseksjonen Vegvesenet for ei bru til ca. 1,5 mill kr. over E 18 i Stokke

det skal bygges veg, og så bytter man til seg grunn i stedet for å kjøpe/ekspropriere veggrunnen. Minuset er imidlertid at man som deltaker i skifteprosessen må involvere seg i mange og deltaljerte spørsmål som gjelder skifte av grunn mellom andre parter. Blir jordskiftet felt for stort kan dette medføre lang prosess og dermed økte kostnader.

- For Vegvesenet har jordskifte flere fordeler, sier Dag Skram, bl.a. blir grunnen billigere når vi kjøper opp jord som er til salgs for konsesjonspris enn når vi må betale ekspropriasjonspris for den. Som en tommelfingerregel kan vi si at prisen ligger på en tredjedel av det vi ellers må betale. Den økonomiske fordelene kan øke om våningshus og tun kan skilles ut og selges til



Her er vist to kart fra E 18 ved Sorby i Stokke. Det øverste kartet viser grenser før vegjordskifte og kartet nedenfor viser hvordan det så ut etterpå. Tallet 4 er erstatningsjord og 6 er tilleggsjord. Den innsparte brua er vist som X på det nederste kartet.

Jordskifte... (forts. fra side 12)

markedspris, mens lang behandlingstid og dermed høye rentekostnader virker i motsatt retning.

Reduserte utbetalinger

Jordskifte fører gjerne også til at utbetalingene til ulempesatsninger blir mindre. Grunneierne skal normalt ha erstatning for forhold som gjør gården vanskeligere å drive, som ved oppdeling av jorda, og for tilpasning av driften til mindre areal. For Vegvesenet er ellers et redusert behov for driftsunderganger eller -overganger en stor fordel, i Stokke gav dette altså en gevinst på rundt 1,5 mill. kr. Skal man få dette til må man ha skisser til en løsning av jordskiftet ferdig på et tidlig tidspunkt.

I Stokke har man gjennom bruken av jordskifte også kunnet skaffe grunn til en utvidelse av vegen til fire felt for store deler av strekningen. - Hadde vi valgt en tradisjonell framgangsmåte hadde vi måttet nøye oss med de to feltene vi nå hadde planvedtak for, sier Skram. Han legger til at selv om jordskifteprosessen er svært arbeidskrevende for Statens vegvesen, så blir også enkelte forhold enklere. Hele jordskiftesaken blir tinglyst med alle formelle forhold under ett, i stedet for eiendomsvis, og Jordskifteverket tar seg av grensmerking og oppmåling.

Landbruksmyndighetene er godt fornøyd med jordskifte i forbindelse med veganlegg. De innser den samfunnsnyttige vegjordskifte har ved sparte offentlige erstatningsutgifter kombinert med styrket eiendomsstruktur og rasjonelle driftsenheter. Enkeltebrukere kan imidlertid være misfornøyd. - Ofte er det slik at den jorda vi kjøper opp har vært leid av andre brukere som nå mister litt av grunnlaget for driften sin, sier Skram. Dersom de ikke har sikret seg i kontraktsform, vil de være uten formelle rettigheter til denne jorda når den blir lagt ut til salg. - Vi sitter gjerne igjen med et overskudd på jord når vi har byttet til oss vegarealene. Dette blir lagt ut til tilleggsjord for andre brukere, og denne er det stor interesse for.

Lang og tung prosess

Jordskifteprosessen er lang og omstendelig. Her er det rike muligheter for kverulanter, vil noen si. En vegjordskiftesak starter med at det legges inn krav om jordskifte til Jordskifteverket. Enhver grunneier har etter loven rett til å legge inn et slikt krav. Når Vegvesenet har lagt inn krav fortsetter grunnervvervsprosessen på vanlig måte med spørsmål til grunneierne om arbeidstillatelse, og eventuell søknad til Vegdirektoratet om forhåndstiltredelse dersom arbeidstillatelse ikke gis. Egen skjønnsbegjæring er formelt unødvendig, fordi skjønn inngår i vegjordskifte. Men vi sender allikevel egen henvendelse til retten, for å begrense omfanget til parter med skjønnsstema relatert til vegen.

Vegvesenets saksbehandler må følge store deler av jordskiftesaken og involvere seg i spørsmål som ligger langt utenfor det som har betydning for veglinjen. De enkelte arealene skal kartlegges og verdsettes av Jordskifteverket. Egentlig er det et skifte av arealverdier og ikke strengt tatt arealer, som skal foregå. Etter at skifteplanleggingen er gjennomført kommer saken opp som et jordskifteskjønn. Her vil jordskifteretten ta stilling til erstatninger for ulemper som ikke har blitt dekket opp i selve skiftet, og bestemme betaling for arealer der det ikke har lagt til rette for arealkompensasjon.

Til slutt settes hele saken til påanke. Det vil si at det også først nå kan ankes på spørsmål som ligger tidlig i prosessen, slik som f.eks. skifteplanen, og dermed kan hele byggverket vakle. Jordskiftet på Gjennestad i Stokke er for øvrig påanket. Bakgrunnen er bl.a. at en grunneier mener å ha kommet for dårlig ut ved tildelingen av tilleggsjord. Statens vegvesen har gått til motsøksmål fordi man mener at den jorda vi bragte inn i skiftet har blitt verdsatt for lavt. Med høyere verdsetting her vil vi ha mer tilleggsjord å selge.

For vegetaten er innsparte krysninger og reduserte erstatninger interessant. Men både landbruket og kommunene bør informeres om flere fordeler ved eiendomskjøp og makeskifter, med tanke på for eksempel tettstedsutvikling.

Rutiner i ferietiden

I uke 28 kom det fra fellestjenesten (arkivet) en stor gul lapp med følgende tekst:

Det er lurt hvis du ordner med en "stedfortreder" - - som henter posten din - - mens du har FERIE!

Hva i all verden er dette? Har den enkelte avdelingsansvarlige glemt hvilke rutiner det er nødvendig å innføre før han/hun drar på ferie?

Skal hastepost, regninger, lønnsoppgaver m.v. ligge i lange tider uten viderebehandling slik at vi får mest mulig

klager og ubehageligheter?

Nei nå må den enkelte leder skjerpe seg og vise at avdelingen fungerer også i ferietiden.

Det er helt klart at den enkelte leder, eller stedfortreder er ansvarlig for at hastepost blir sortert og behandlet innenfor de tidsfrister som foreligger. D.v.s. at om en av de underordnede er borte på grunn av ferie, sykdom el. så er det lederen/stedfortrederens soleklare plikt å hente, sortere og prioritere den post m.v. som måtte ligge i den enkelte underordnedes kasse.

Vi har nok eksempler på at denne del av ledernes ansvar har vært oversett i ferietiden og under sykdom. Dette har resultert i at vi har fått store rentebelastninger fra diverse firmaer og ord på oss for å være dårlig betalere. Videre har deler av vårt personal fått en månedes utsettelse med oppgjør for utlegg, reiseregninger, overtid m.v. Dette har ikke vært populært.

Er vi tjent med slike forhold?

Audun Nordbotten

Sommerferie i Vestfolds lengste hage

Blomstene i vegkanten har fått stå i fred fra 1. juli. Først etter 15. august skal ny klipping skje. Det spesielle i floraen langs vegkantene skal tas vare på.

de to siste årene reist rundt på Vestlandet og i Nord-Norge for å se på situasjonen i "Norges lengste hage". Han fant forhold som varierte fra flotte blomstrende vegkanter til brede giftsvide områder langs veien. Denne sommeren vil professoren besøke vår del av landet.

- Det er mange år siden vi sluttet å spre plantegift i store mengder i vegkantene i Vestfold, sier driftssjef Nils I. Skjevik. I fjor brukte vi beskjedne 28 liter Round-up på spesielt utilgjengelige plasser som under rekkverk. Ellers brukte vi ulike typer slå- og klippemaskiner for å fjerne vegetasjonen som reduserer sikten langs veien. Neste år vil for øvrig all giftbruk opphøre, legger han til.

I juni ble vegkantene på de mest trafikkerte vegene i Vestfold klippet ned til 10 cms høyde. Nå skal gress og blomster få utvikle seg fritt gjennom den viktigste vekst- og blomstringsperioden. - Det er i denne perioden mange blomster frøer seg, og lar vi dem stå i fred nå vil den rike og varierte floraen langs riks- og fylkesvegene bli bevart og få anledning til å utvikle seg, sier Skjevik.

Busker og kratt skal beskjæres manuelt og ikke knuses som tidligere. - Gjennom vår nye politikk på dette området håper vi å finne et fornuftig balansepunkt mellom hensynet til trafikksikkerheten og hensynet til et godt og trivelig miljø, sier Skjevik. Gjærevold ønsker primært at det ikke skal gjøres noe med vegetasjonen langs vegene før etter 15. august, men dette er vanskelig å få til med den kapasiteten og de rutineene vi har i dag. I Vestfold ble det derfor i år også slått før 1. juli. Hva som skal inn i vedlikeholdsstandarden på dette området er det foreløpig vanskelig å si. Vegdirektoratet vil samle inn erfaringer fra fylkene før man tar en avgjørelse.

I Gjærevolds rapport understrekes det at vegkanten er en overgangssone fra skog og dyrket mark som i økologisk sammenheng er svært interessant, bl.a. på grunn av den store artsrikdommen i slike områder. Stort sett er disse artene lavtvoksende, og utgjør ingen trussel mot trafikksikkerheten. Gjærevold nevner arter som hvitkløver, rødkløver, tiriltunge, se-termjelt, rundbelg, følblom, ryllik, engtjærblom og gul gåseblom. Han mener også at det med fordel kan sås med frø fra disse artene på nyanlagte vegskuldre og f.eks. på støyvoller.



Hyggelige tider for beboerne av "Norges lengste hage". I år får blomstene stå i fred i vegkanten fra 1. juli til 15. august, og gressklippere og risknuser får stå uvirksomme i høysommer-tida. Vegdirektoratet og driftsavdelingen har funnet ut at blomster i vegkanten ikke bare er til ugagn, men tverimot til glede for vegfarende og fastboende. Og dermed et positivt miljøelement som bør tas vare på.

Erik Thomassen

Det er en rapport fra botanikk-professor Olav Gjærevold som har fått Statens vegvesen til å tenke nytt på dette området. Gjærevold har

Hyggelig markering for nybakte pensjonister

Også i år ble det arrangert pensjonistavslutning på Fossekroa. Denne gangen var det avslutning for tre pensjonister fra utedrifta, dvs. fra driftsavdelingen og anlegget.

Jorun Sætre Bringaker

Mandag 22. juni 1992 gikk den tradisjonelle pensjonistavslutningen av stabelen på Fossekroa i Lardal. Det var tre pensjonister som fikk sin rettmessige avslutning med god middag og kaffe med eplekake. Odd Damdalen og Arne Dammen fra driftsavdelingen og Kjell Rønningen fra anlegget var alle til stede med fruer og det setter en ekstra spiss på sammenkomsten.

Annlaug var også denne gang primus motor for tilstelningen og åpnet med å ønske alle velkommen til bords. Tore Kaurin delte ut vase fra Statens vegvesen Vestfold og blomster til fruene. Hans Thv. Kittelsen var også til stede og overrekte gave fra Vestfold Vegarbeiderforening og takket for årene som medlem i foreningen.

Arne Dammen, som er tilknyttet driftsområde 3 hadde enda noen dager igjen



Pensjonistavslutningene på Fossekroa er alltid et hyggelig farvel til våre pensjonister. Vi ser fra venstre Arne Dammen med frue, Odd Damdalen med fru og Kjell Rønningen med frue samlet på trappen utenfor Fossekroa.

å jobbe før han skulle gå over i pensjonistenes rekker. Han går høsten i møte med planer om jakt, for der er Arne ivrig. Det dreier seg både om elg- og harejakt. Kona regnet ikke med å se så mye til han utover høsten.

Einar Lunde og Gunnar Hasle var til stede fra anleggsledelsen for å ønske Kjell Rønningen lykke til videre og takket for et godt samarbeid i tiden som er gått.

Nils I. Skjevik var til stede for driftsavdelingen og takket både Odd Damdalen og Arne Dammen for godt samarbeid i året som er gått og ønsket de mange gode år framover.

Vestfolder'n ønsker alle tre lykke til i sin nye tilværelse og takk for hyggelig samvær!

Familieutflukt til Kyststien

**VEGA og Historielaget
arrangerer familieutflukt til
Stavern - Kyststien - Follvik
lørdag 15. august kl. 1030**

oppmøte ved Wasilloff hotell

**Guide - hyggelig samvær - grilling
på Vegvesenhytta i Follvik.**

Stadig flere kvinner i Statens vegvesen Vestfold tar videreutdanning:

- Dette anbefaler vi på det sterkeste!

Vestfolder'n vil her presentere to av jentene i etaten som i året som har gått har tatt en eller annen form for studie/skole. I disse dager har de forventningsfullt mottatt resultatene og gir uttrykk for å være meget fornøyde begge to. Disse to "stå-på-jentene" er Elisabeth Bratås og Anne May Presthaug.

Jorun Sætre Bringaker

I de senere årene har flere jenter i Statens vegvesen Vestfold tatt en form for videreutdanning. Mange har tatt studier på kveldstid og noen har hatt permisjon fra sin jobb og studert på heltid. Det er ikke første året at jenter har ett års fri med lønn for å gå på skole. Men det ser ut til at flere har lyst og fått mulighet til det. Ordningen med full lønn og permisjon fra arbeidet for å studere er et meget gunstig tilbud for oss ansatte i Statens vegvesen. Det er også positivt for arbeidsgiveren, det gir utvidet kompetanse for etaten som helhet.

Elisabeth Bratås er ansatt på laboratoriet på Ås vegstasjon. Tidligere har hun jobbet som tegner på planavdelingen ved vegkontoret. Dette året har hun tatt 2. år ved Teknisk fagskole i Oslo og vært ukependler. - Det har vært et interessant og lærerrikt år, sier Elisabeth til Vestfolder'n. Men det har krevd mye både av meg og familien hjemme. Alle må være innstilt på dette og jeg har fått god støtte av min familie. Først tok hun ett år med kveldsstudie ved NKI, d.v.s. 1. og 2. avdeling. Men hun kunne tenke seg å gå videre, og søkte da Statens veg-



Elisabeth Bratås (t.v.) og Anne May Presthaug har hatt ett års permisjon for å ta videreutdanning.

vesen Vestfold gikk ut med tilbud til kvinner om å søke likestillingsmidler til videreutdanning. - Dette er et meget godt tilbud og anbefaler alle jenter som har lyst og anledning til å ta et slikt skoleår til å gjøre det, sier Elisabeth videre og legger til at det har gitt henne utrolig mye.

Anne May Presthaug jobber i staben til biltilsynssjefen på vegkontoret med ulykkesregistrering. Tidligere har hun vært tegner og før hun ble overført til biltilsynet var hun tilknyttet trafikkseksjonen på planavdelingen og hadde avkjørselsbehandling og ulykkesregistrering som arbeidsoppgaver. Anne May har i år tatt 3. avdeling Juridikum. 1. og 2. avdeling har hun tatt som kveldsstudie ved Folkeuniversitetet og fikk dekket lesetid og endel av utgiftene til bøker av Vegvesenet. Hun søkte også på like-

stillingsmidler og har hatt permisjon med full lønn pluss dekning av diverse utgifter ved å bo borte.

Da Vestfolder'n spurte Anne May om hva som får henne til å fortsette med studier år etter år, får vi som svar: - Det er rett og slett gøy! Videre sier hun at hun liker utfordringer som krever noe av henne samtidig som en må ha mye selvdisciplin ved slike studier som består av forelesninger og selvstudier. - Det å få anledning til å gjøre noe annet enn jobben og samtidig synes det er gøy, det er toppen!

Til nå er det tre kvinner ansatt i Statens vegvesen Vestfold som har benyttet dette tilbudet. - Det er virkelig verdt slitet, sier de to til slutt og anbefaler alle jenter som har lyst og anledning til å prøve.

Lærer vi det vi bør på kurs? - og hvordan bruker vi det lærte?

Kurs kan i prinsipp deles inn i tre grupper. Disse er:

Tilleggsutdanning som gir mindre tillegg i kunnskapsnivået innen begrensede områder.

Etterutdanning som har til hensikt å fylle bestående hull i kunnskapsnivået.

Videregående kurs som har til hensikt å utvide kunnskapsnivået vesentlig.

Hvordan takler vi så de forskjellige utdanningstilbud og hva har det enkelte individ igjen for å stå på? Ja, det kan det jammen spørres om.

Tilleggsutdanning og etterutdanning er ofte korte fagkurs som bekostes av Vegvesenet. I en gitt arbeidssituasjon og et gitt fagområde kan disse kurs være nyttige for det daglige arbeid, men ved gjentatte kurs uten fornying av faginnhold blir læring minimal. Det har således liten hensikt å terpe på ensartede kurs over samme lest flere ganger med samme personell. De fleste føler kurs som et kjærkommet avbrekk i rutinearbeidet og gjentatte rutinekurs er ofte eneste mulighet til å komme på kurs for den enkelte ansatte slik personalpolitikken er i dag. Konklusjonen er: Spørres det etter et kurs som ligger innenfor dagens fagområde er det mulig å få delta. Spørres det etter et kurs som ligger innenfor et fagområde den ansatte ønsker å gå over til i fremtiden blir det avslått med den begrunnelse at det ligger utenfor dagens jobbsituasjon. En slik politikk gir effektive sperrer mot utvikling av personell og dette er kanskje hensikten.

I dag finnes det noen videregående kurs som er direkte fagrettet for anleggsledere, vegmestere og ingeniører. Disse kurs bekostes av Vegvesenet. Kursene går på dagtid og det forutsettes at den enkelte bosetter seg andre steder i landet for kortere eller lengre tid. Utover disse kurs er det vanskelig å få noen økonomisk støtte av betydning. Det kan her

nevnes at det kjøres en serie videregående kurs ved Folkeuniversitetet Sør i nærmiljøet innen økonomi, ledelse, arbeidspsykologi, EDB m.v., men en slik utdanning eventuelt kombinert med teknisk fag ser ut til å være uinteressant for vår etat. Dette er merkelig idet det ofte blir sagt at det bør være størst mulig bredde i kunnskapsnivået for å få til en optimal løsning.

I prinsipp gås det ut fra den formelle utdannelsen i det øyeblikk ansettelse finner sted. Om den ansatte senere tar tilleggsutdanning, etterutdanning eller videregående kurs ser ut til å ha liten betydning for fremtidige forfremmelser. Ofte blir et kurs på et par dager sett på som vesentlig mens videregående kurs på høyskolenivå som gir 20 - 40 universitetspoeng (eks. innen økonomi og ledelse) blir sett på som uvesentlige. En av årsakene til dette er kanskje at tankegangen til de med vesentlig videreutdanning ikke er helt på linje med det som doseres på NTH, og det kan jo være farlig. Videre kan det jo tenkes at personer er villige til selv å bekoste videreutdanning på fritiden er viljesterke og har bein i nesa. Slikt personell bør for all del holdes i den nisja de har vært i før, for de kan virke forstyrrende på omgivelsene og det veloppbygde hierarkiet. Tenk om noen begynte å stille spørsmålstepp ved vår drift, vår økonomi, våre personalbehov i ute og innedrift, ba om kalkyler sett i sammenheng med økonomi og sannsynlighetsberegninger med avseende på en opti-

mal økonomi, eller stilte spørsmålstepp ved om vårt EDB anlegg fungerer som en god skrivemaskin eller som et informasjonssystem. Dette kunne jo være forferdelig.

Til slutt et råd til de som tenker å ta videreutdanning:

Ta ikke et videreutdanningskurs som ikke refunderes av Vegvesenet med mindre du vil søke deg et annet sted. Vegvesenet honorerer deg nemlig ikke for kunnskapsøkning ved videreutdanning. Du kommer lengre ved å bruke energi på å stryke overordnede etter håret enn ved å bruke tilsvarende energi på videreutdanning. En trøst kan det kanskje være at forholdene er like ved andre statsetater. Et unntak ser ut til å være etater som ikke er overrepresentert av fagpersonell med samme bakgrunn. Ønsker du å ta videreutdanning som hobby og bekoste utdannelsen selv uten bevisst å bruke den i en arbeidssituasjon, så er dette selvfølgelig opp til deg.

Ser vi på kostnadene med kurs så er det ingen tvil om at den billigste, antagelig beste og mest brede videreutdanning finnes i nærmiljøet. Ofte koster et par dager på kurs mer enn det som må betales i kursavgift og bøker for et helt semester ved f.eks. Folkeuniversitetet Sør. Hva som gir større kompetanseøkning pr. kr kan det ikke være tvil om.

Audun Nordbotten

Husk velferdsturen!

Gå ikke glipp av årets velferdstur til OL-anleggene og vegmuseet på Lillehammer fredag 11. og lørdag 12. september.

Bindende påmelding til Sissel på driftsavdelingen/vegkontoret, tlf 033 71 785 innen 7. august.

Heder for Hagenes bru



Etaten har fått Fortidsminnesmerkeforeningens pris for bevaringen av Hagenes bru på fylkesveg 210 mellom Hedrum og Andebu.

Statens vegvesen Vestfold har fått Fortidsminnesmerkeforeningens pris for bevaring av gamle Hagenes bru på fylkesveg 210 på grensen mellom Andebu og Larvik (Hedrum). Brua er Vestfolds eneste gjenværende steinhvelvbru og ble bygd av svenske rallare i perioden 1907 - 10.

Erik Thomassen

Audun Nordbotten mottok prisen fra lederen for Fortidsminneforeningens Vestfold-aveling, Eva Skauland Torkelsen, på vegne av etaten. Bronseskiltet er nå montert på den gamle brua over Goksjøelva som renner fra Goksjø til Åsrumvannet. Etter at ny bru ble åpnet i 1973 ble "Verkensbrua", som lokalbefolkningen kaller den fordi det lå et

gammelt jernverk i nærheten, stående som bevaringsverdig og inngår i dag i rasteplassanlegget ved Hagenes.

Opprinnelig var trykkbelastningen på brua satt til maksimalt 500 kg/m². Seinerne ble aksellasten omregnet og klassifisert helt opp til 7 tonn, men da var det også slutt, og ny bru eller forsterkningsarbeider på den gamle ble aktuelt. I Vestfold har det vært en stor bru til av samme typen, men Berger bru i Svelvik ble revet i 1969.

Gamle Hagenes bru inngikk i anlegget Bommestad - Sundet - Skjeggestad som ble utbygd i perioden 1901 - 20. Brua har et spenn på 14,9 meter og en kjørebredde på 3,5 meter. Steinhvelvbruene er bygd ved at det først ble satt opp en forskaling under brua med den buen den skulle ha. Forskalingen måtte være så sterk at den kunne bære hele brua. Buen er romersk, d.v.s. en sirkelbue. Hver enkelt stein ble hogd til og tilpas-

set buen. Steinene i vederlaget, d.v.s. de steinene som utgjør selve buen, er kileformet, altså smalere oppe enn nede.

Under byggingen måtte steinene over vederlaget legges ut samtidig fra begge sider for at det skulle bli jevn belastning på buen. En bru av denne typen er avhengig av fjell eller annen fast forankring på begge sider. I Norge er det bevart mange steinhvelvbruer, den lengste er Skodjebraumen bru i Møre og Romsdal som har et hovedspenn på 57 meter, og som med sidespenn er hele 82 meter lang. Ute i Europa finnes det bruer av denne typen som har stått i to tusen år. Steinhvelvbruene er så godt som vedlikeholdsfrie. Sto de når forskalingen ble fjernet, så kan de stå nærmest evig!

Satsing på turistinfo i Larvik og Lardal

I sommer er det foretatt en spørreundersøkelse i Larvik og Lardal som endel av evalueringen av informasjonskart i disse områdene. Turistene som stoppet ved informasjonstavlene ble på en hyggelig måte stilt endel spørsmål.

Jorun Sætre Bringaker

Vestfolder'n var torsdag 9. juli med på en spørreundersøkelse som Statens vegvesen Vestfold foretok i Larvik og Lardal kommuner i sommer. Denne spørreundersøkelsen er endel av en evaluering som er foretatt i forbindelse med oppsetting av informasjonskart i Larvik og Lardal kommuner.

I forbindelse med informasjonstavlene er det nå hengt opp informasjonskart som turister kan ta med seg.

- Spørreundersøkelsen er et samarbeid med Vegdirektoratet. De har vært med



Det er i sommer foretatt en spørreundersøkelse ved 23 steder i Larvik og Lardal kommuner. Vi ser her Live Lepperød og Reidar Jørgensen ved informasjonstavla på Bommestad.

på å utforme spørsmålene. - Vi er interessert i å finne ut om folk bruker kart og om turistene kjører etter vegnummer eller geografiske navn, sier Reidar Jørgensen, som er ansvarlig for turistinformasjonen i fylket.

Denne evalueringen skal ende opp i en rapport som etterhvert kommer til å bli "kokebok" for resten av landet.

Takk

Jeg vil på denne måten få takke for oppmerksomheten ved min 50 års dag. En spesiell takk til anleggsavdelingen.

Tormod Delesand

Sjelden anbudsåpning

Fredag 3. juli ble det holdt en meget spesiell og artig anbudsåpning på vegkontoret. Denne åpningen har skapt endel munterhet hos de medvirkende for som regel er slike anbudsåpninger ganske tradisjonelle.

Tom Skarre

Stor var overraskelsen for Astrid Bar-

kost og Finn E. Berg som fredag 3. juli holdt offentlig anbudsåpning på vegkontoret.

Det var i denne runden kommet inn tre anbud. To av anbudene ble åpnet og protokollført og spenningen var til å ta og føle på da anbud nr. tre skulle åpnes og kanskje avgjøre utfallet av konkurransen.

Da den registrerte konvolutt ble åpnet, kom åpningens antiklimaks - den viste seg å inneholde 15 anviste faktura-

er fra Verningen vegstasjon i tillegg til et internt notat fra driftsavdelingen.

Avdelingen har jo vært inne i en omstrukturering og det ble med en gang stillt spørsmål om dette var en ny form for egenregikalkyle, men dette ble senere avkreftet av ledelsen på avdelingen.

Ingen av anbyderne var til stede. (Heller ikke anbyder nr. 3).

Klart for siste flytting, mer oppussing på gang

11. august flytter anlegget tilbake til Stoltenbergsgt. 1 etter fire år i Fayes gt. Dermed er alle på plass i sine nye kontorer etter at vegkontoret i løpet av et halvt år nærmest er total-renovert. Fortsatt gjenstår imidlertid en del før håndverkene kan forlate huset for godt.

Erik Thomassen

Ved siden av har vi gjengitt plasseringen slik den vil se ut når alle nå er på plass i sine nye kontorer.

I høst vil man male trapperommene i lysere og friskere farger enn den mørkegrågrønne vi har hatt til nå. Dessuten skal de hardt prøvede heisene pusses skikkelig opp.

- Når det gjelder kantina er det fortsatt mye som er uklart, sier adm.sjef Per Vaadal til Vestfolder`n. Vi er interessert i å overta og pusse opp kantina slik at den blir et langt hyggeligere sted å treffes enn den er i dag. Huseieren, Uni Storebrand, arbeider med løsninger for de andre leietakerne som i dag også bruker kantina. Det kan bli aktuelt å bruke en del av kantina til opplæringsrom i forbindelse med KRØSUS. I så fall må vi overta i første halvår 1993. Ellers kan det bli aktuelt å vente til 1994.

Kjellerarkivet får reserveareal. Dette skal inntil videre benyttet til trimrom. Tegningene er så langt klare, men man har foreløpig ikke kommet til enighet med Uni Storebrand om leieprisen for disse kjellerlokalene.

Det gjenstår ellers en del arbeider i forbindelse med reklamasjoner i de etasjene som nå er innflyttet. Disse vil bli tatt samlet i løpet av høsten. En del detaljer gjenstår også, som f.eks, skilt på dørene til de enkelte kontorene og skilting av bygningen.

Etasjeplan fra 12. aug:

8.	Vegsjef, ass. vegsjef, vegsjefens stab, adm.sjef, info, jur, edb, maskinsjef, maskinavd., skriveleder
7.	Personalseksj., økonomiseksjonen, fagenhet bygningers drift
6.	Driftssjef, driftsavdeling Trafikant/kjøretøy-sjef, t/k-avd.
5.	Plansjef, trafikkseksjon, tegneseksjon, Trygg trafikk
4.	Planseksjon, eiendomsseksjon
3.	Anleggssjef, anleggsavdeling Arkiv, leder fellestjenestene
2.	Kantine
1.	Sentralbord, resepsjon, ekspedisjon

Med Vega i vesterled

Fra Tønsberg stasjon vi dro av sted,
med leiebuss fra NSB.
En flokk med veltrente kropper fra Statens vegetat
på veg mot Sogn for å delta i vegmesterskap!
Ferden gikk først gjennom Hemsedal
og luften i bussen var ganske sval.

Reidar guidet oss gjennom flott natur,
og Øystein spilte gitar i moll og dur.
At stemningen i bussen var god er uten tvil,
vi ankom Hermansverk i kjempegod stil.
Nå hadde vi en time til det store løpet,
at det gikk fint for Vestfold kan vi herved røpe.

Vi innhøstet medaljer og ære i fleng,
helt klart at vi er en supersterk gjeng!
Men det beste er at det er moro hele tiden,
det med ambisjoner legges litt til siden.

Neste dag med buss til Balestrand vi dro,
noen skulle løpe, mens andre skulle glo.
Keisarløpet og Vikingløpet skulle vi også ha med
og mange spreke folk de jogget av sted.
Ikke alle hadde like høye mål,
mens andre synes å ha muskler av stål.

Etter disse bragder skulle vi feire oss selv,
lørdagen ble i så måte en vidunderlig kveld.
Først et vorspiel ute på plenen den grønne
mens solen og vinen gjorde oss særdeles skjønne!
Så gikk vi inn til kveldens bankett,
hvor premiene til Vestfold kom ganske tett.

Aktivitetene fortsatte videre utover natten,
med litt dans, og gitarspill på den grønne matten.
En topp gjeng, og flott vær, vi hadde full klaff,
så fikk heller dagen derpå bli litt daff.

Klokken ti neste morgen var alle på plass
vi var klare for hjemtur, og Kjell kunne gi gass.
Selv om turen var lang var inntrykket stort,
for vi opplevde natur av ypperste sort!

Håper at alle hjemmesittere legger seg i trening
for dette var virkelig en tur med mening.
Slik at Vega til neste år,
mange flere deltagere får!

Er våre lastebiler for dyre?

De tre vedlikeholdsområdene har 6 stk. 510-biler, d.v.s. to lastebiler hver som de er ansvarlige for å holde i drift. Disse biler går inn i driftens vedlikeholdsberedskap om vinteren. Om sommeren har vedlikeholdsområdene ikke oppgaver til disse bilene hele tiden og spørsmålet er: "Hvordan skal bilene disponeres for å gi størst mulig dekningsbidrag?"

I referater fra avdelingsmøte og områdemøter i de forskjellige vedlikeholdsområdene fremgår det at det er billigere å la bilene stå stille enn å leie de ut til anleggsavdelingen. Om dette er tilfelle må det enten være noe riv raspende galt med våre avregningsregler, eller kanskje det ikke er ønskelig å drive vår maskinpark på en bedriftsøkonomisk måte.

Vår maskinpark disponeres i prinsipp som en monopolbedrift. Alle som har drevet med analyse av slike bedrifter vet at det er gunstig å splitte monopolenheten d.v.s. områdedriften fra andre virksomheter for å gi et gunstig totalresultat. Prisene på varer og tjenester innenfor monopolsystemet og utenfor kan ofte variere vesentlig og samtidig gi et godt totalresultat. Ofte er det slik at en monopolbedrift ikke kan eksistere innenfor et relativt høyt prismarked uten også å disponere et tilleggsmarked med lave priser. Det er således for lett å si at anleggets priser er for lave til at driftsavdelingens biler kan nyttes der i ledige stunder. Før det går an å si noe slikt må det i alle fall foreligge en økonomisk analyse som bekrefter dette.

Ofte høres ymt om at det og det er kjekt å ha i tilfelle. Kanskje har vi kjøpt maskiner o.l. som vi omtrent ikke har brukt. Verst er slike disponeringer når tilsvarende utstyr er lett tilgjengelig i markedet. Jeg tror ikke dagens samfunn i lengden tolererer at ting er kjekke å ha om det ikke bedriftsøkonomisk er forsvarlig. Jeg vil våge den påstand at det i fremtiden vil være nødvendig å foreta sannsynlighetskalkyler basert på økonomi og hyppighet m.v. før vi får kjøpe nye maskiner eller biler. En ting er i hvert fall sikkert, slike analyser foretas i den del av det norske private næringsliv som går godt, og som ikke driver med direkte gambling.

Audun Nordbotten

Årets lokale presisjonskjørere

Igjen har vi arrangert lokalt mesterskap i presisjonskjøring med lastebiler. Igjen kan vi skryte av god oppslutning, og jentene krabber oppover på resultatlista! De to beste i hver klasse pluss to høvelførere skal konkurrere med landets øvrige "superkusker" i Molde 5. september og vi ønsker lykke til!

Resultatliste

Klasse B-1 (510-biler)

1. Per Olav Wierød	520 prikker
2. Thore Bøhler	610 prikker
3. Nils Gunnar Aas	685 prikker
4. Gunnar Arnesen	715 prikker
5. Tore Jan Hansen	780 prikker
6. Jan Syvert Bråthen	795 prikker
8. Tom Erik Hansen	
9. Morten Gulbrandsen	
10. Thorbjørn Olsrød	
11. Ragnar Solum	
11. Kjell Karlsen	

Klasse B-2 (512-biler)

1. Trond Søgård	500 prikker
2. Jarle Hillestad	600 prikker
3. Vidar Hårstad	690 prikker
4. Anne Berit Askerstrand	700 prikker
5. Inger Lise Fristad	840 prikker
6. Tore Berntsen	860 prikker
7. Svein Svensvik	
8. Finn E. Berg	
9. Stein Erik Brekke	
10. Eddie Vike	
11. Nils Wilhelm Berg	

Kåre Holtung

Nils Bjønnes 90 år

25. mai fylte Nils Bjønnes, Hvasser 90 år. I den anledning var vi på besøk hos denne spreke pensjonisten.

Annlaug Wold

Det var en meget sprek 90-åring som tok imot oss. Han bor i et koselig hus i Motellveien på Hvasser og holder selv både hus og hage i orden. Da vi kom var det dekket et koselig kaffebord i stuen, og det var da naturlig å få høre litt fra hans tjeneste i Vegvesenet.

Han begynte i Vegvesenet i 1936. I den tiden var det lensmennene som ansatte folk, og lensmann Johnsen på Hvasser skaffet han arbeid i Vegvesenet. Han minnes at det skulle ansettes seks mann i forbindelse med byggingen av Vestveien på Hvasser. Det var mye tungt arbeid, mye fjell som skulle sprenges og fjernes. Videre var han bl.a. med på å bygge Røssesundbrua over til Brøtsø.

Han gikk av for aldersgrensen i 1970, og han kan fortelle at de siste åra i Vegvese-



Nils Bjønnes rundet 90 i mai og fikk besøk av Tore Kaurin (t.v.) og Allan Kristiansen.

net var bra. Det begynte å komme mer maskiner, og det var ikke så mye slit.

Ellers kunne Allan Kristiansen fortelle at Bjønnes hadde vært spesielt flink med å legge opp steingjerder, bl.a. ved Gjer-våg på Tjøme stod de i mange år, men de er dessverre ikke tatt vare på ved senere

omlegging av vegen der ute. Vi skulle kanskje bli flinkere til å ta vare på slike "vegminnesmerker".

Vi takket så for oss og ønsket lykke til med selve feiringen av dagen som skulle være på Kruke pensjonat sammen med familie og venner.

Det skjer i august

Sykkelbyen ruller videre. Planen for Slagenveien er nå godkjent i Tønsberg kommune. Anleggsarbeidene vil starte i første halvdel av august. Samtidig gjør vi finishen på Stoltenbergsgate.

På riksveg 308 Kjellevegen blir det beising, skilting og avsluttende arbeider.

På fylkesveg 860 i Vergedal (Lardal) fortsetter arbeidene med breddeutvidelse og forsterkning.

I forbindelse med utbygging av rundkjøring ved Gloppe gjennomføres forbelastning av området rundt østre landkar på **Gloppe-brua**.

Arbeidene med breddeutvidelse og forsterkning på riksveg 303 i **Melsomvik** fortsetter.

I løpet av august vil arbeidene med steinsetting av vestre fortau på **riksveg 19, Stenmalen**, påbygges.

Arbeidene med miljøprioritert gjennomkjøring - **MPG** - i Storgaten i Horten ble så vidt påbegynt i løpet av ferien, for å vise hva dette stod for. Arbeidene fortsetter i begynnelsen av august.

Landkar og søyler er ferdig støpt på riksveg 19-anlegget **Langgrunn bru**. Overskaling forskales og armeres i august.

Kirkebakken kulvert gjøres ferdig i løpet av august. Kulverten går under riksveg 19 og spor for NSB.

På **Røssesund bru** (fv. 380, Tjøme) blir det reparasjon av skader på armering og betong.

Ellers blir det **rekkverksarbeider** i august, melder bruseksjonen.

NSB skal bygge om **planovergangen** over riksveg 315 i Holmestrand nord i

uke 33. I den forbindelse blir vegen stengt mandag - fredag 22 - 06 og det opprettes midlertidig avkjøring mot nord fra Holmestrand i Holmestrand syd.

Område 02 melder om grøftarbeider på riksveg 306 Høyjord. Ellers asfaltering, kantslått, oppjustering av rekkverk og diverse mindre jobber i rodene med gravemaskin.

Vegdirektør Eskild Jensen kommer på besøk til Vestfold 11. august. Programmet for dagen er foreløpig ikke klart.

Gratulerer

50 år

Helge Egil Holen	2. juli
Tormod Delesand	9. juli
Arnfinn Solberg	22. august
Ingrid Rød	24. august

60 år

Sverre Larsen	20. juli
Julius A. Løkke	26. august

70 år

Svein Dukefos	1. juli
Thorleif Andersen	28. august

75 år

Peder Løver	23. juli
-------------	----------

80 år

Ole J. Andreassen	8. juli
Otto Bjørnsvik	25. august

Velkommen

Stein Egil Ødegård, spesialarbeider skiltfunksjonen
Jan Einar Apenes, oppsynsmann anlegg (engasjement)
Ole Fr. Brunæs, oppsynsmann anlegg (engasjement)