

Vestfolder'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Nr 8/18. årgang
5. august 1991



Arbeidet på E 18 i Stokke går for fullt. Betongleggingen ligger godt foran tidsskjemaet.

Nå legges betongen

Arbeidet med betongleggingen på nye E 18 i Stokke går nå for fullt. Anlegget ligger godt i rute, opplyser anleggsledelsen. I løpet av september blir også de to siste bruene, Gjennestadmyra og Tassebekk ferdig.

Side 16 - 17

Nybygg på Solum
Side 3

Ledelsens spalte
Side 4

NVVP-arbeidet
Side 5

Småanlegg i syd
Side 6

Lepperød til USA
Side 7

Jente og
en av "gutta"
Side 8

Historie
Side 10

Vi presenterer
Ås vegstasjon
Side 11 - 15

De skal jobbe på
E18 - nord
Side 19

Videoveg
Side 20

Veteran slutter
Side 23

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Redaktør:
Erik Thomassen

I redaksjonen:
Jorun Sætre Bringaker

Redaksjonsråd:
Anton Asbjørnrød
Tore Jan Hansen
Kåre Holtung
Trygve Larsen
Johan Lepperød

Adresse:
Statens vegvesen Vestfold
Postboks 323,
3101 Tønsberg

Trykk:
Horten Print Shop

Opplag: 750

Trykt på papir som er
framstilt uten bruk av klor.

**Den som taler stygt
om andre i ditt nær-
vær, taler stygt om
deg i ditt fravær.**

Genistrek fra 1964?

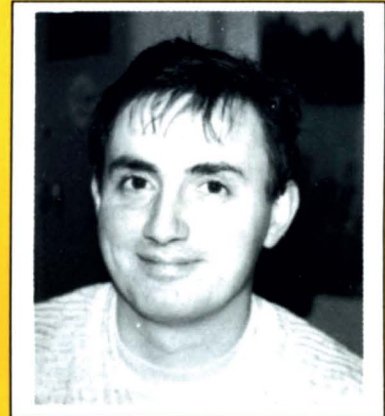
Det er 27 år siden vegkontorene sist ble omorganisert. I 1964 sto vi ved inngangen til massebilismens tidsalder. Grusvegene var fortsatt mange i fylket vårt, godt miljø var å ikke legge igjen appelsinskall når man var på tur i skog og mark, trafiksikkerhet var noe Oddvar Folkestad drev med hver lørdag ettermiddag i passe blanding med tango og cha-cha-cha, og førerkort fikk man etter to til tre timer bak rattet med en mer eller mindre selvbestaltet sjåførlærer.

Utviklingen fram til i dag har vært voldsom på alle vegtrafikens områder. Dessuten har kravene til offentlig virksomhet blitt vesentlig endret. En ting har imidlertid vært stort sett uforandret gjennom disse 27 årene: vår egen organisasjon. Stort sett er vegkontorene bygd opp på samme måte i dag som i 1964, mens så godt som alle andre offentlige etater og private bedrifter i dette tidsrommet har gjennomgått vesentlige endringer.

På denne bakgrunn skulle en vente at den organisasjonsutviklingsprosessen som ble satt i gang gjennom Bjørvig-utvalgets arbeid, skulle kunne ut i vesentlige endringer i vegkontorenes oppbygning. I dag vet vi at dette ikke har blitt tilfellet. Det forslaget som prosessen for vår del har munnet ut i, inneholder bare marginale justeringer i forhold til dagens organisering. Misforholdet mellom den store innsatsen som er lagt ned i organisasjonsarbeidet og de minimale endringene som foreslås, er påfallende.

Det kan på denne bakgrunn være betimelig å spørre: Var 1964-modellen en genistrek; like god selv om de samfunnsmessige betingelsene er fullstendig endret?

Eller er det andre årsaker til at endringene blir så små? Har



**Redaktøren
mener**

motkreftene blitt for sterke? Tanker om organisasjonsendringer utløser alltid mye konserverende energi. Kanskje finner vi mye av årsaken i at hele organisasjonsutredningen både sentralt og lokalt har vært intern.

Noen vil hevde at det som først og fremst kjennetegner prosessen er at hver og en har vaktet sin teig. I så fall burde vi slippe til Statskonsult eller andre eksterne krefter neste gang.

Og så får vi håpe at det ikke må gå 27 nye år før det skjer. Fortløpende tilpasning må til om vi ikke skal bli akterutseilt.

Solum i ny drakt



Stasjonen på Solum er bygd på grunnlag av de gamle brakkene fra Tønsberg stasjon på Kilen. Bygget har kostet 3 mill. kr.

Utekontrollstasjonen på Solum har endelig fått lokaler som sikrer ansatte og publikum et trivelig miljø. Det er brakkene fra gamle Tønsberg stasjon på Kilen som utgjør "innmaten" i det nye 170 kvm store kontorbygget, men noe brakkebygg er det langt fra vi har med å gjøre. Totalt har nyanlegget kostet i underkant av tre mill. kr., som er i samsvar med kostnadsoverslaget.

Erik Thomassen

Brakkene som utgjør første etasje er isolert og kledd utvendig, samtidig som de er fullstendig renoverte innvendig. Dessuten er det bygd kjeller og en ekstra etasje over brakkene. - Før gikk vi nesten oppå hverandre, sier Martin Visnes, og det er ikke tvil om at de kummerlige arbeidsforholdene kunne gå utover trivselen og samarbeidet på jobben fra tid til an-

nen. I 1987 fikk vi fem nye stillinger til utekontrollen, og vi burde allerede da hatt et bygg som dette å tilby, legger han til. De gamle lokalene var dessuten plassert slik i forhold til vekta at eksosen fra bilene kom rett inn gjennom døra. - Det er godt gjort at folk har holdt ut så lenge som de har gjort, sier Visnes.

Visnes peker ellers på at man tidligere ikke hadde mulighet til å ta folk til side for å prate nærmere med dem. Dette var særlig ille når vi hadde tatt noen for ikke å ha førerkort eller papirene for øvrig i orden.

Vekta og kontrolløpet har gjennom utbyggingen også fått takoverbygg som gjør det betydelig enklere å drive kontrollvirksomhet i all slags vær. En av de gamle brakkene står igjen som kontor for kontrolløpet. Den er oppusset og kledd om og for øvrig vridd 90 grader i forhold til den tidligere plasseringen. Dessuten er det bygd trapp ned i grava. - Tidligere måtte vi kripe inn under semi-trailerne for å komme ned og få undersøkt dem nedenfra, sier Martin Visnes. Vekta

er for øvrig oppgradert til 40 tonn. De 30 tonnene den før tålte var for lite på enkelte akselkombinasjoner, spesielt på spesialtransporter.

Stasjonen vil gjennomføre de samme kontrollene som tidligere. Man har imidlertid fått lagt ned tele- og registreringsløyfer på E 18 ved Solum. På denne måten kan man holde oppsikt med trafikken og planlegge kontrollvirksomheten bedre. En får også oversikt over hvor mange kjøretøyer som passerer etter at stasjonen er stengt. Det er en kjent sak at sjåførene varsler hverandre om kontroller og at rasteplassene opp gjennom Vestfold kan være fulle av tunge kjøretøyer som venter på at biltilsynets folk skal gå hjem.

Utbyggingen av stasjonen på Solum har blitt rimelig for Staten. Prislappen ligger i en helt annen størrelsesorden enn for de utekontrollstasjonene som nå er under planlegging i Buskerud og Akershus. Her vil utgiftene til anlegget av stasjonene komme opp i 20 - 25 mill. kr.

Kvalitetssikring = gode rutiner

Kvalitetssikring snakkes det mye om. Det kan virke som det er et moteord. Realiteten er at samfunnet stadig stiller større krav til det vi gjør. Skal vi være med å produsere varer og tjenester må vi kunne dokumentere at det vi gjør er skikkelig.

Jeg håper alle i vår virksomhet føler dette kravet. De som kanskje føler dette sterkest er anleggsvirksomheten. De kan nok av og til få følelsen av at kravet blir stilt sterkt til de, og ikke til andre.

Vedlikeholdet er sterkt opptatt av det anleggsavdelingen utfører, naturlig nok. Vedlikeholdet er opptatt av at produktet er så godt som mulig, eller iallfall at de forutsetningene som er lagt i planene blir oppfylt. Denne påpasseligheten og overvåkenheten kan nok oppfattes som generell skepsis til anleggsavdelingen som entreprenør.

Denne skepsisen og mistenksomheten tror jeg anleggsavdelingen må akseptere å leve med. Jeg håper at alle i virksomheten aksepterer å leve med et kritisk blikk på seg. Målet må være at alle kan si: Kom og se hvordan vi jobber! Her er det en gjeng som vet hva de holder på med! Vi har kvalitetssikringsopplegg

og alle nødvendige rutiner innarbeidet.

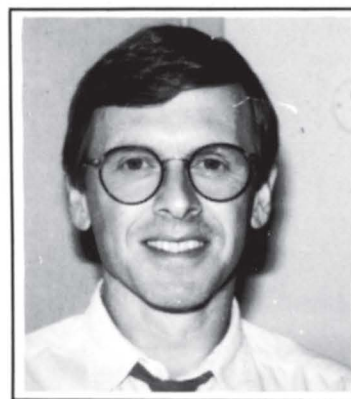
I utedriften lever mange med kritiske blikk på seg hele dagen fra trafikantene som passerer. Det er en tøff situasjon å være i. Det er da flott at gallupene vi har utført viser at publikum mener Statens vegvesen Vestfold driver godt og effektivt. De som er i denne vanskelige arbeidssituasjonen gjør tydeligvis en god jobb!

De som driver saksbehandling eller forvaltning på annen måte har et lignende blikk på seg. Gjør vi noe som formelt ikke er riktig eller behandler publikum på en usaklig måte, vil vi kunne få påpakning fra publikum, sivilombudsmannen eller overordnet myndighet. Det stilles strenge kvalitetskrav. Vi kan glede oss over at det kommer lite kritikk av denne delen av vår virksomhet.

Anleggsavdelingen har nok kommet lengst i vår virksomhet når det gjelder kvalitetssikring. For de større anleggene drives det etter utarbeidede driftsplaner og det er laget kvalitetsplaner med tilhørende kontrollplaner. Lite er overlatt til tilfeldighetene. Og det viktigste: De impliserte er opp-

tatt av å følge rutineene og få et godt resultat. Og det må bli riktig med en gang. Vi har ikke tid og råd til å gjøre noe om igjen. Eller som svenskene sier det: Rätt hela vägen!

Ledelsens spalte



Nils Sjøvik

Vi har nok svin på skogen de fleste av oss. Om vi har vår arbeidsplass inne på vegkontoret, på en biltilsynsstasjon eller ute i drifta, har det nok blitt gjort mindre gode ting. Kunsten er å være konstruktiv i vår påpasselighet og kritikk av hverandre, og at vi lærer av feilene vi gjør. Selv om vi gjør mye god jobb kan vi fortsatt bli bedre! Jeg håper vi aldri slår oss til ro og sier vi er gode nok!

Framtida på tegnebrettet

Hvor raskt skal vi bygge ut E 18 i nordfylket? I hvor stor grad skal vi forberede en utbygging til fire felt? Hvor mye skal vi satse på gang- og sykkelvegnettet? Skal vi prioritere en ny "fjellinje" under Tønsberg? Og hva med de håpløse forholdene på riksveg 312 Andebuvegen? Skal "sydoverveien" føres videre ut til E 18? Hvordan blir utviklingen når det gjelder trafikkavvikling og vedlikehold? Og hva med trafiksikkerhetsarbeidet, kan vi komme skikkelig på offensiven også på trafikant-siden? Alt dette er sentrale spørsmål for folk i Vegvesenet. I løpet av vinteren vil mange av spørsmålene få et foreløpig svar.

Erik Thomassen

Arbeidet er nå begynt med utformingen av Vestfolds del av Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1994 - 97. Det er her grunnlaget legges for hvordan vår arbeidshverdag vil se ut i årene som kommer; ikke bare fram til 1997, men et stykke ut i neste århundre. NVVP-arbeidet resulterer etterhvert i en Stortingsmelding som Regjeringen inviterer Stortinget til å gi signaler på. Meldingen resulterer ikke i endelige vedtak for hvert enkelt prosjekt og hver enkelt bevilgning. Erfaringene viser imidlertid at planen i stor grad blir lagt til grunn for de årlige vegbudsjettene. Derfor er det arbeidet som skjer nå av svært stor betydning for utviklingen framover.

NVVP inneholder bl.a. et program for utbygging, vedlikehold og drift av vegnettet og for biltilsynets virksomhet. Vegdirektoratet har gitt foreløpige økonomiske rammer for investeringer og vedlikehold som fylkenes NVVP-forslag skal baseres



Arbeidet med NVVP vil bestemme mye av utviklingen i vegsektoren i vårt fylke framover

på. For Vestfold er rammene for perioden 1994 - 97 1030 mill. kr til investeringer og 441 mill. kr. til vedlikehold. Av investeringsrammen er 650 mill. kr. øremerket E 18 i nordre Vestfold som forutsettes ferdigstilt med to felt innen 1998, mens 20 mill. kr. er øremerket gjennomføringen av transportplanen for Tønsberg. I nordfylket er imidlertid behovet ytterligere 170 mill. kr større. Dessuten må vi sette av 35 mill. kr. til å fullføre riksveg 310 Horten - Borre (som vi regner med startes opp neste år). Av investeringsrammen på 1030 mill. kr. er derfor 875 mill. mer eller mindre bundet opp. I tillegg er landets ti største byområder (deriblant Tønsberg/Nøtterøy) et satsingsområde. Dette betyr at vi også trenger rundt 175 mill. kr. for å gjennomføre den nylig fremlagte Transportplanen i perioden.

For øvrig skal vi sørge for å innfri en del minimumsmål som Vegdirektoratet har fastsatt. Antall skadde/drep- te i trafikken skal reduseres med 10 %

i forhold til 1984-86-nivået. 10 % færre mennesker skal være plaget av vegtrafikkstøy i 1998 enn i 1991. 30 % færre personer skal være utsatt for NO₂ og CO-konsentrasjoner over grenseverdier i 1998 enn i 1991. Antallet personer som er plaget av luftforurensing skal reduseres med 10 %, og 10 % av problemsonene langs vegnettet skal være utbedret. Tillatt aksellast skal være 10/8 tonn på hele riksvegnettet innen 1.1. 1998 og S0-standard skal opprettholdes i vedlikeholdet.

Vegdirektoratets krav til fylket er uten tvil større enn det investeringsrammene gir rom for å gjennomføre. Trolig vil det derfor bli tatt kontakt med direktoratet for å få utvidet rammene ytterligere. Vegsjefens forslag til NVVP skal være klart til 1.3. 1992. Fram mot sommeren neste år skal forslaget behandles i fylkeskommunen før det oversendes sentrale myndigheter. Stortinget vil få saken i vårsesjonen 1993.

Stikkrenne og gabionmur i Lågendalen

Ved Rimstad på RV 8 og ved Holmfoss på RV 304 har vedlikeholdet i område 3 to småanlegg. Det er oppsynsmann Arild Birkeli som er ansvarlig for dette arbeidet.

Jorun Sætre Bringaker

Vestfolder'n har denne gangen tatt turen til sydfylket, til Verningen. Der har de to småanlegg igang som oppsynsmann Arild Birkeli har ansvaret for. Med på disse jobbene har han hatt med seg Tore Svendsen, Anders Ragnhildrød, Trond Engebretsen og Vetle Støvland (sommerhjelp).

Anlegget ved Rimstad syd har vært halvparten på entrepriser og den andre halvparten har Vegvesenet selv tatt. Jobben som Vegvesenet har gjort har bestått i varekjøp, sette istand interimsveg, fylle opp og bearbeide oppfyllingsområdet på innløpssiden, ca. 800 m³ masse, leire, som er kjørt fra anlegget ved Holmfoss. Værforholdene i sommer har vært meget gunstige og arbeidene har stort sett gått etter tidsrammen.

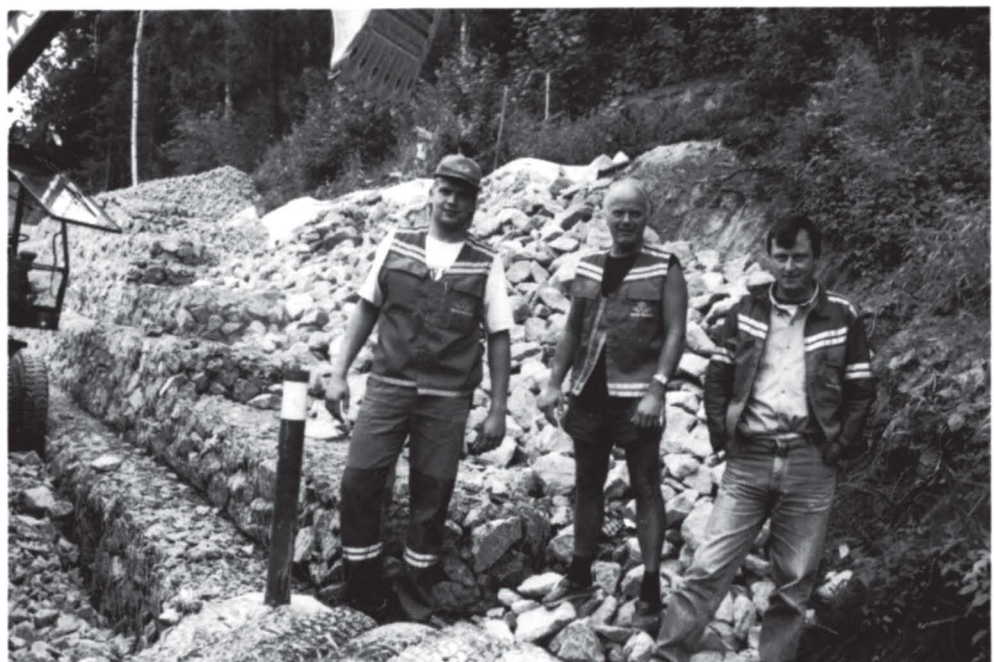


Anlegget ved Rimstad går delvis i egenregi og delvis som entrepriser. Våre folk har vært f.v. Trond Engebretsen, Vetle Støvland og Tore Svendsen.

Entreprisedelen av denne jobben har bestått i å få ned 18 m stikkrenne under gammel sløyfe av RV 8 og 28 m under ny RV 8 og bygge nedførsrensner samt bygge erosjonssikring på utløpet.

- Vi har hatt et nært samarbeid med firmaet som har hatt jobben, sier Birkeli, og det har gått fint uten de helt store problemene.

Samtidig som anlegget på Rimstad har pågått, har de samme folkene også vært på RV 304 og drevet med bygging av gabionmur. Dette arbeidet har pågått i ca. 2 måneder og nærmer seg slutten. Det er også på denne strekningen en entrepriserjobb. Den består i sprengning av 6000 m³ fast fjell. Det skal graves ut byggegrop for overvann og drenering.



I arbeid med gabionmuren på riksveg 304 i Kvælde; f.v.: Anders Ragnhildrød, Oddvar Brekkeseter og oppsynsmann Arild Birkeli.

Med biltilsynet på spesialoppdrag



Bremsene på Forsvarets nye kjempesemitrailer til stridsvogntransport var helt i orden.

Vestfolder'n har vært med Anton Asbjørnrød ved Biltilsynet Tønsberg på en spesiell kontroll. Det var nemlig bremsekontroll på en kjempesemitrailer med tilhenger produsert på Kaldnes.

Jorun Sætre Bringaker

Biltilsynet har hatt bremsekontroll på en spesiell type semitrailer med tilhenger. Vekten på denne tilhenger var ca. 70

tonn og er spesialprodusert for Forsvaret til transport av stridsvogner. Det er en Scania med 6 hjulstrekk og den bilen som vi fikk være med i er fast stasjonert på Kaldnes for å brukes til spesielle kontroller osv.

Vi kjørte en på forhånd oppgitt rute og det var søkt vegkontoret på forhånd om dispensasjon, og følgebil var på plass. Da vi kom til Kanalbrua fra Kaldnes, ble denne stengt for all trafikk, og vi måtte svinge diagonalt over brua pga. tyngden på bilen. På kulvertene på E 18 Sem måtte vi også kjøre diagonalt over.

Det ble tatt bremseprøver koplet til bilens trykkluftsystem og det ble brukt et motometer (bremsemåler) med skrivende diagram som blir lest av opp mot forskriftene. Asbjørnrød var meget fornøyd med resultatet, som var 100%.

Vegsjefen til USA

- Det blir et spennende og innholdsrikt år, sier vegsjefen. 24. eller 25. september reiser han til USA og kommer ikke tilbake før i slutten av mai. Vegsjefen skal til USA som et ledd i Vegdirektoratets lederutviklingsprogram. I hans fravær vil Tore Kaurin fungere som vegsjef.

Erik Thomassen

- Frem til nyttår vil jeg ha base på vegkontoret i Madison, Wisconsin, forteller Lepperød. Allerede tre uker etter ankomsten skal han delta på en vegkongress i Milwaukee, Hensikten med besøket i USA er i første rekke å samle ny inspirasjon og nye krefter. - I Wisconsin skal jeg blant annet se på leder- og personalutviklingsprogrammer, på arealbruk og miljø og forsknings- og utviklingsarbeidet, sier vegsjefen. Jeg skal også se på hvordan vedlikeholdet drives, og spesielt på piggdekkproblematikken. Og selvfølgelig plukke opp det jeg kan av hvordan de gjør jobben der borte.

Over jul går turen til St. Paul, Minnesota og vegkontoret der. - Det blir mye av det samme jeg skal se på der som i Wisconsin, sier Lepperød. Ut på vinteren skal han delta på en større kongress i Washington DC som kanskje gir et mer dekkende bilde av situasjonen i veg- og trafikksektoren i USA. I forbindelse med denne kongressen håper han også å få til et opphold i Federal Highway Administration, vegvesenets sentraladministrasjon i USA.

Her hjemme vil ass. vegsjef Tore Kaurin rykke opp og verta Lepperøds funksjoner i hans fravær. Det vil imidlertid ikke bli utnevnt noen ny assisterende vegsjef i permisjonstiden. - Det er en aktiv periode vi står foran også her hjemme, sier Lepperød og peker på gjennomføringen av organisasjonsutviklingsarbeidet, ombyggingen av vegkontoret, åpningen av E 18 i Stokke og oppstarten i nordfylket og på riksveg 310 Horten - Borre. Det skal bli spennende å komme hjem igjen også!

Tøff jente i tøft miljø

- Det var helt tilfeldig at det ble Vegvesenet, sier Heidi Haugland, da Vestfolder'n spurte hvorfor en ung jente velger å gå i lære her hos oss. Heidi liker seg godt ute blant gutta, selv om miljøet til tider kan være ganske tøft.

Jorun Sætre Bringaker

- Jeg var skolelei og søkte mange jobber, bl. a. søkte jeg på lærlingeplass i Statens vegvesen Vestfold, sier Heidi Haugland. Hun er en av to kvinnelige lærlinger som for tiden jobber i utedrifta. - Da jeg fikk positivt svar fra Vegvesenet, fikk jeg nesten sjokk, sier Heidi videre. Hun tenkte straks på hvordan hun skulle greie å jobbe på en så mannsdominert arbeidsplass. Men Heidi er ei typisk "stå på jente", så hun takket ja. Det har hun ikke angret på en eneste dag.

Statens vegvesen Vestfold har i dag 7 lærlinger plassert på forskjellige steder i utedrifta. Lærlingene er 3 - 4 måneder på hver plass. Dvs. at de veksler mellom anlegg, vedlikehold, grunnarbeid og laboratoriet. Heidi har likt seg godt alle steder, men hun har en forkjærlighet for armering og jernbinding.

Heidi begynte i lære oktober 1989 og har en kontrakt på 3 år og 3 måneder. De to første åra har de en skoledag i uka, det siste året har de noe som heter fagrettet fordypning, dvs. at de i løpet av året skal bestemme seg for hvilket emne de skal ta sin fagprøve



Heidi Haugland er lærling i driften. Her under støpingen av Gjennestadmyra bru.

i. De kan her velge mellom forskjellige emner: Fjellarbeider/tunneldriving, grunnarbeid/anleggsteknisk arbeid, forskaling, armering og betongarbeid.

Har du tenkt på hva du vil etter læretida? - Det vet jeg ikke enda for vi vet ikke om vi får jobb i Vegvesenet etter endt læretid, sier Heidi.

Hvordan er det å være jente ute i drifta? - Det kan være veldig tøft og du får ganske raskt føle om du er godtatt eller ikke. Jeg må innrømme at jeg var redd for ikke å bli godtatt som "en av gutta", sier Heidi videre og ler. Når du først er en av dem, blir du akseptert for den du er, de tar hensyn til deg og beskytter deg hvis det skjer

Hvem bygger nye E 18?

Ja, hvem er det som driver og bygger veg mellom motorvegstumpene i Sem og på Tassebekk? En stakkar kan jo reint bli forvirret. For i nordenden av anlegget der står det et stort grønt skilt med "Eeg-Henriksen" på. Og i sørenden står det et stort blått skilt med "Selmer" på. I tillegg har Statens vegvesen vært frekk nok til å si at det er de som bygger vegen, på de orange tavlene som forteller at vegen skal åpne 15. november.



Er det Eeg-Henriksen som bygger E 18? Eller er det Selmer? Eller ertho kanskje Statens vegvesen?



-Når du er "en av gutta" blir du akseptert for den du er, de tar hensyn til deg og beskytter deg hvis det skjer noe, sier Heidi.

noe. De stiller opp for deg, og det er en god følelse. Det er derfor det er så fint å jobbe i et slikt åpent og reall miljø, legger Heidi til.

Arbeidet i seg selv er ikke vanskelig, så hun tror at alle jenter kan greie selve jobben, men det å alltid måtte ha et svar klart når kommentarer

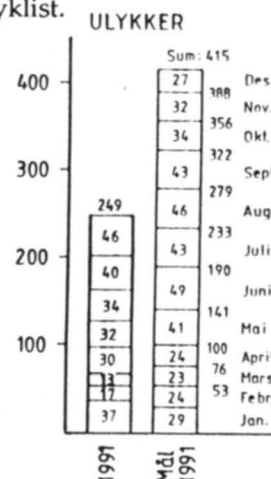
kommer, det er ikke alltid like lett. For munnbruken i utedrifta er ikke alltid slik at den passer på trykk.

Heidi ser seg ikke selv som "gammel" på anlegget, så hun synes det er vanskelig å tenke framover. Det viktigste for henne nå er å bli ferdig med læretiden og få tatt fagbrevet.

Den verste måneden i år

I Vestfold har vi hatt tre dødsulykker og 46 personskadeulykker denne måneden.

Samme måned i fjor viser 41 personskadeulykker og ingen dødsulykke. Det er bilførere som er den gruppen som er mest ulykkesutsatt. Av til sammen 53 skadde i august, var 27 bilførere, 8 bilpassasjerer, 7 syklister, 6 fotgjengere, 4 mopedister og 1 motorsyklist.



Historisk rusletur i Eidsfoss

Lørdag 1. juni 1991 ble en merkedag for Statens vegvesen Vestfold. Det var første gang Vegvesenets historielag og bedriftsidrettslaget gikk sammen om et arrangement. Tanken bak bak det hele var å gå inn for kampanjen "Folk i form til OL" - som har til hensikt å få folk opp av god-stolen og ut i naturen. Vi ville med dette turen også få utvidet vår lokale historiske horisont.

Ca. 60 personer meldte seg til turen som var lagt opp til en familietur for Vegvesenets ansatte og pensjonister.

Fred Nordseth viste oss rundt og fortalte litt historie fra Eidsfoss, både når det gjaldt Eidsfoss Verk og litt om bygningene og om de videre planene og ideene som finnes. Den siste ideen han har er å heve den siste dampbåten som gikk i trafikk på Eikereren - den har ligget på sjøens bunn siden 1931.

Så ble det servert kaffe og eplekake i Gamle Eidsfoss kro.

Arrangementet ved Bergstien ble dessverre litt amputert på grunn av den

store skogbrannfaren. Det var ikke tillatt å ha med hest til skogs når det var så tørt, det kunne slå gnister fra hestekoene og stenene i stien og antenne det tørre gresset i skogen.

Vi fikk stifte bekjentskap med nok en interessant person, nemlig en lokalhistoriker, Torbjørn Grov fra Galleberg, som kjenner vegen meget godt.

Både Grov og Nordseth ønsker at Vegvesenet kan være med å få denne gamle Bergstien i brukbar stand som turløype og merke den og sette opp orienteringstavler.

Vi fikk inntrykk av at turdeltakerne hadde fått innfridd sine forventninger til arrangementet.

Mary Kristensen



Fred Nordseth viste rundt og fortalte fra gamle Eidsfoss da historielaget og Vega arrangerte historisk rusletur på den gamle industriplassen og historiske vegger i området.

Teien-plog på plass på Ås

Vegvesenet har fått sin Teien-plog. Nils Sunne klarte å finne fram til en plog i restaurerbar stand i Mjøndalen.

Ludvig Teien i Sande fikk patent på denne plogen i 1899. Han fikk ideen etter en snøvinter med mye slit i Hanekleiva. Plogen hadde mange fordeler: den var styrbar, den kunne heises litt opp slik at det var sledeføre etter at vegen var brøytet og den hadde vinger som løftet snøen opp slik at vegen ikke grodde igjen.

Plogen ble laget på et verksted med smie i Sande. Produksjonen nådde opp i 300 ploger i året som ble solgt innenlands og utenlands.



Selv om treverket delvis er dårlig, er den gamle Sande-produserte plogen fullt mulig å restaurere.

Vi presenterer oss:



Vedlikeholdsområde 2

Ås har siden begynnelsen på femtitallet vært en sentral plass for Vegvesenet. Maskinsentralen var de som flyttet først til Ås.

Fra midten av sekstitallet kom vedlikeholdet til Ås. Først området som Alf Berg var leder for og senere området med Nils Langjordet i spissen. Disse områdene ble slått sammen i 1979 da Vestfold reduserte områdene fra 5 til 3. I mai 1985

flyttet vedlikeholdet og laboratoriet inn i nytt administrasjonsbygg. Fra 1988 fikk vi ny organisering av vedlikeholdsdriften i Vestfold. Den gjelder fortsatt.

Vedlikeholdsområde 02 har vedlikehold og driftsansvar for 201 km riksveger og 205 km fylkesveger. Område 02 dekker kommunene Tjøme, Nøtterly, Tønsberg, Stokke og deler av Andebu, Ramnes, Våle og Borre. Området har til dis-

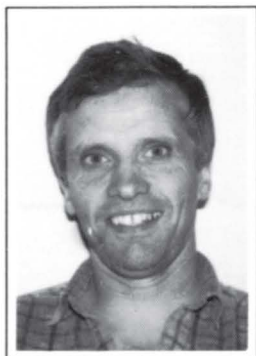
posisjon 12.4 mill. kr til riksveger og 4.6 mill. kr til fylkesveger. Mannskapene er 19 i utedriften og 6 på vegstasjonen + rengjøringshjelp.

Ås vegstasjon har vært sentral i trafikkinformasjon i forbindelse med trafikkavviklingen på E 18 de 3 siste somrene. Sentralbordet har hatt ansvaret for tipstelefon fra syklende i Tønsberg og Nøtterøy.

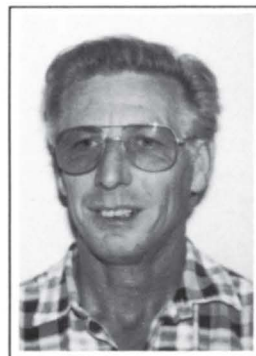
Oddvar Bakken



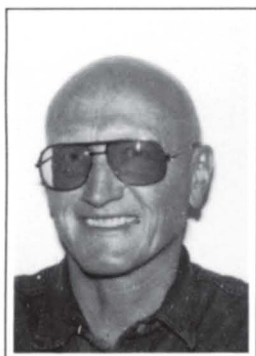
Svein Svensvik



Arne Johansen



Ragnar Fostrød



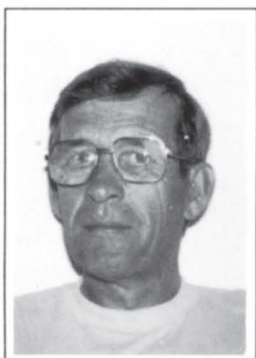
Odd Arntzen



Jarle Hillestad



Inger Lise
Fristad

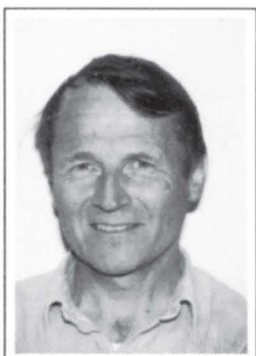


Tor Kristiansen

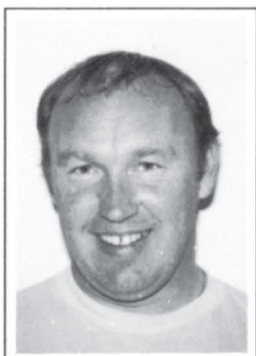


Gunnar Arnesen

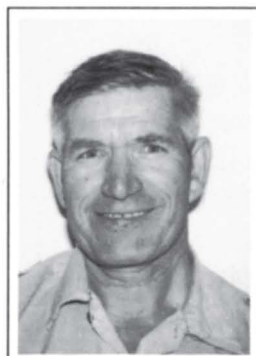
Ås vegstasjon



Allan
Kristiansen



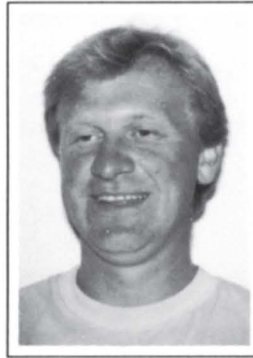
Jan S. Bråthen



Kjell Bleika



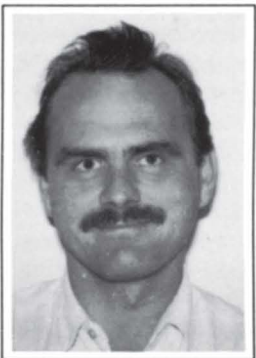
Thorbjørn
Olsrød



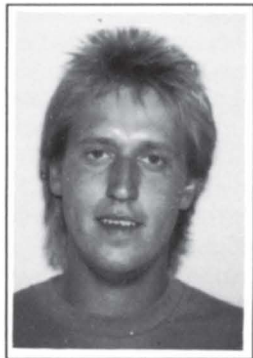
Trond Søgård



Oddvar Bakken



Tore Jan Hansen



Vidar Hårstad



Hans Kr. Olsrød

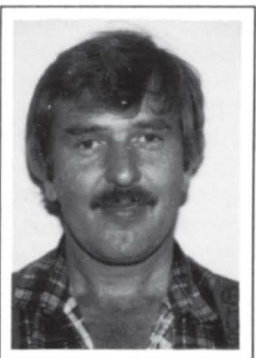
Vedlikeholds- område 02



Per Stangø



Berit Vereide



Trond Dag
Carlsen



Vigdis Myhre

Svein Svensvik, født 10. mai 1952. Han begynte i Statens vegvesen Vestfold i november 1988 og ble ansatt som elektriker. Han driver med service og vedlikehold av lyskryss, variable skilt og trafikk-målepunkter. Svein utdannet seg til elektriker i marinen. Tjenestegjorde 9 år, herav 4 1/2 år på ubåt, 6 år til sjøs, 2 år i byggebransjen og 2 år på Horten Verft. Har vært på cruiseskip og tungløfteskiper. Svein har fiske som hobby og ellers er han arbeidsnarkoman.

Arne Johansen, født 13. februar 1948. Arne begynte i Vegvesenet i 1977 i Troms, flyttet til Vestfold i 1986. I Troms jobbet han på anlegg med tunneldrift, og var utlånt til vedlikeholdet og vegsentral sommerstid. Da han i 1986 kom til Vestfold, var han på grunnboring i ca. 1 år før han søkte seg til vedlikeholdet og er nå med på salting/brøyting om vinteren. Ellers kjører han høvel og hjullaster. Arne var 3 år på passasjer-/godsferje i Troms, var også 3 år på Svalbard som gruvearbeider og har også jobbet hos private entreprenører. Han er skiinteressert og liker båt- og campinglivet. Etter 2 forsøk ble Arne og familien boende i Vestfold. De kommer fra Balsfjord og har blitt viet av Børre Knutsen.

Ragnar Fostrød, født 26. juni 1947. Ragnar begynte i Vegvesenet i 1971, da ble han plassert sammen med onkelen Ivar Foss. Ragnar tilhører vedlikeholdet og er rodeformann i Ramnes, Våle, Børre og Andebu. Arbeidet som skogsarbeider i 6 år og ca. 2 år på Revetal Sag. Ragnar tok skyttersertifikat, men har nå latt det gå ut. Om vinteren driver Ragnar med isfiske og da er han ofte å se ute på isflaka. Da han opererte som sprengningsbas, la han Sandefjord by i mørke, og han har plukket sprengningsstein på "møkkaspredd" jorde (Bjune).

Thorbjørn Olsrød, født 1. februar 1942. Han kom til Ås våren 1972 som spesialarbeider ved skiltseksjonen og der ble han til 1977. Fra samme år begynte han i vedlikeholdet, her kjører han feiebil og lastebil. I vinterhalvåret inngår Thorbjørn i staben som brøyte- og saltsjåfør. På fritiden befinner Thorbjørn seg i campingvogna si oppe i Tudal, noe han har gjort de siste 7 årene. Der blir det også tid til innlands fiske. Thorbjørn er kjent for sitt faste uttrykk "tusen millioner".

Trond Søgård, født 24. april 1955. Trond begynte i vedlikeholdet etter endt skolegang i august 1971. Han jobbet som sommervikar og i likhet med fler har han hatt sin far i Vegvesenet. Da han begynte hadde han Alf Berg som vegmester. Trond er interessert i harejakt og fisker det gjør han også. Båten blir flittig brukt, så fri-

tidsproblemer har han ikke. Hans største tabbe i Vegvesenet var at han fylte 200 l diesel på en liten vals. (... men det var på vanntanken!) Trond er litt av en vitsemaker og liker god humor.

Oddvar Bakken, født 20. desember 1949. Oddvar kommer fra Jostedal i Sogn og er i "nær" slekt med Jostedalsrypa. Før han begynte i Vegvesenet var kraftanlegg hans arbeidssted, det siste var vegbygging til et anlegg. I april 1968 ble han ansatt som tekniker ved vegkontoret. Fra høsten 1968 til 1980 var han oppsynsmann på anlegg. Oddvar vikarierte som vegmester ved Sande vegstasjon fra 1.8.80 til 1.8.81, etter det var han oppsynsmann fram til april 1984. 1. mai 1984 kom han til Ås vegstasjon som oppsynsmann og var det fram til februar 1986, fra 1. februar 1986 har han vært vegmester. Han har ikke fritidsproblemer, for den går med til idrettsarbeid, både i administrasjon og trening av andre. Det er vinteridretten ski som tar mest tid. Tidligere deltok han aktivt, men ikke i de siste årene. Oddvar synes det er synd at skiidretten som bedriftsidretter lite prioritert. De siste somrene har Oddvar reist til syden, tidligere har han ikke likt varmen, men det kan være at han må tines opp etter en lang skivinter.

Odd Arntzen, født 23. september 1943. Odd startet sin karriere i Vegvesenet i 1962, i bokholderiet på vegkontoret hvor han var i 3 år. Han flyttet så over til arkivet hvor han også var i 3 år. Fra 1968 til 1979 kom han til vedlikeholdet i område 02 som oppsynsmannsassistent. Fra 1979 ble han oppsynsmann på anleggsavdelingen hvor han var til 1985 da han gikk tilbake til vedlikeholdet område 02. Han har den østre delen av distriktet. Odd har også gjort karriere i det militære, så han er reserveoffiser. På fritiden er han en aktiv idrettsmann. Det blir tid til fotballdømming og joggleskoene blir også flittig brukt. Men vi må jo ta med at han har husarbeid og ikke å forglemme brødbaking hvor han er spesialist! (Det kan de i resepsjonen på Ås bekrefte). Han er også ivrig til å fiske, så makrellen utenfor Åsgårdstrand burde ikke føle seg trygg når Odd finner fram fiskeutstyret. Han har gjort en stor bragd - han fikk nemlig fjernet feil granhekk ved Fossnes!

Jarle Hillestad, født 14. oktober 1964. Jarle har nettopp startet sin karriere i Vegvesenet. Han begynte i område 02 5. juni 1990 som oppsynsmann. Hans arbeid består mest av byggeplaner og registreringsarbeid. Før han begynte her har han gått Landbruksskolen, hvor han prøvde seg på agronomutdannelse, for han er jo "subsidie-bonde" på si. Jarle begynte så på tømrerlinje på Yrkesskolen hvor han tok fagbrev. Etter det ble det Teknisk fagskole i

Porsgrunn. Så måtte Sandefjordsgutten til Stavanger for å ta Ingeniørutdannelsen. Noe av fritida går med som fotballspiller på Vega. Den norske valutaen finner ofte veggen over landets grenser når Jarle skal på tur.

Inger Lise Fristad, født 31. mars 1953. Hun begynte på Ås vegstasjon i mai 1985, da vegstasjonsbygget var nytt. Inger Lise var først ansatt i halv stilling i resepsjonen, men etter et halvt år ble det i tillegg registreringsarbeid sammen med Skog. Hun drev også en periode med trafikkteiling og assisterer oppsynet ute på vegene. Jobber i dag 1 dag i uka i biltilsynet Tønsberg. Tidligere har hun jobbet på Slakteriet i 3 år, var hjemmeværende med 2 barn og tok handelsskolen på kveldstid. Jobbet som hjemmehjelp og var ansatt på et hjem for alkoholikere. Inger Lise er aktiv håndball- og fotballspiller på Vega. Hun er også med på Vegvesenets lokale ferdighetskjøring med lastebil, men har lagt seg til stygge uvaner på veggen med sin "sølvpil". Et oppdrag med Tore Jan (profilering) endte som valesjåfør for Hans Kristian angående utbedring på RV 303.

Tore Jan Hansen, født 2. oktober 1958. Han begynte i Vegvesenet 1. oktober 1986 som oppsynsmann. Hans område er Stokke, deler av Andebu, Ramnes og Våle. Før han begynte i Vegvesenet jobbet han i Stokke kommune fra 1975-1986, innen kart og oppmåling. I 1977 til 1979 måtte "Stokkepatrioten" forlate det trygge Stokkemiljøet og "bestefar" for å gå på Telemark tekniske fagskole. Tore Jan sliter seg gjennom sommeren, for etter den da kommer jakta, men det er sjelden det blir noe kjøtt. Han var med på å starte Vestfold første nærradio, det var i 1982 hvor han jobbet fram til 1985 på hobbybasis.

Vidar Hårstad, født 28. juni 1967. Vidar begynte som lærling i Statens vegvesen Vestfold i 1986, og fikk sitt fagbrev i 1988. Han dro så i det militære og var der 1 år. Kom så tilbake til Vegvesenet i mars 1990 til anleggsavdelingen. Vidar begynte i vedlikeholdsområde 02 i juni 1991, hvor han har med skilting og vedlikehold av skilt osv. Han er vel muligens en av de få som har "drukket" en Vegvesenbil! På fritida er det jakt og fiske som er hans store interesse.

Hans Kr. Olsrød, født 18. desember 1945. Han startet sin karriere i Vegvesenet 1. september 1975. Han har ansvar for en del småanlegg, men er også formann og har med vedlikeholdet i Stokke og Andebu å gjøre. Hans Kr. har i vinter gått på paragraf 20 kurs og fått sitt fagbrev nå i sommer. Han jobbet 1/2 år som mekani-

ker i Stokke, var så maskinkjører på Nøtterøy i 1 år før han kom til Stokke pukkerverk hvor han ble i 11 år eller like til han begynte hos oss. Den store hobby er hytta på fjellet og leve som "loffer" der oppe. Han har vel muligens vært med i Norges største traktorulykke, 4 drept og 1 skadd!

Tor Kristiansen, født 2. juli 1940. Tor startet sin karriere i Vegvesenet som spesialarbeider i 1972 i vedlikeholdet og har hele tiden vært der. Fra 1973 begynte han som maskinkjører av både veghøvel, hjullaster og lastebil. Han var med som saltvakt helt fra begynnelsen og til vinteren 1990/91. Nå går han bare som reserve. Før han begynte i staten var han 3 år til sjøs i utenriksfart, samt 9 sesonger på hvalfangst. Jobbet også en periode i sementstøperiet på Håskén. Han var selvstendig næringsdrivende i 4 år, han kjørte da gravemaskin. Tor har aldri problemer med å få fritiden til å gå, for han har hytte på fjellet og er glad i å fiske. Er det noen som har en gammel Fiat som skal "skrotes", kan Tor være en mulig kjøper.

Gunnar Arnesen, født 26. september 1954. Etter 10 års skolegang startet han i Statens vegvesen som flisegutt, noe som han var i flere somrer. Han fikk også lov til å kjøre vals og hjullaster i noens sesonger. Gunnar jobbet fra 1973 og noen år framover på skilt- og maleravdelingen, samt 2 år på laboratoriet. Han ble så "tvangsflyttet" til område 01, men etter en tid kom han tilbake til vedlikeholdsområde 02. Han har også jobbet som asfaltkontrollør noen somre. Om vinteren er han med på salting/brøyting. Ellers kjører han veghøvel og lastebil, i tillegg er han reservekjører for maskinsentralen. I fritiden blir det friluftsliv med bil, campingvogn og båt, men vi må vel nesten si at han er mest opptatt av harejakt og fiske. Gunnar er oppmann på Vega's fotballag, spiller selv fotball og håndball. Når vår forhenværende vegmeser Henriksen ropte på Gunnar på radioen, kunne det ta litt tid før han fikk svar. Når han da var der, sa Henriksen: "E'du i Væstfold, Arnesen?"

Per Stangø, født 29. februar 1944. Per ble ansatt i Vegvesenet 23. juli 1976, som spesialarbeider. Hans arbeidsområde nå er som formann og området er Horten, Åsgårdstrand, Slagen og Tønsberg. Han har vært ansatt i Sande område 01 i ca. 4 år. Før han begynte i Vegvesenet jobbet han som snekker i 12 år, han har også prøvd seg til sjøs. I fritiden reiser han mye, gjerne i fjellet og er veldig glad i å fotografere. Per var ivrig med i Vega før, men nå deltar han bare på "festene".

Berit Vereide, født 8. mai 1931. Hun begynte på Ås vegstasjon 1. september 1979. Da hun begynte der var ikke kontorloka-

lene så fine som de er nå, det var tre Moelvenbrakker som var satt sammen. Der var det kontor for to oppsynsmenn, vegmester og Berit. Hun jobbet i disse brakkeene i 6 år. Arbeidet til Berit består av vanlig kontorarbeid, radio og telefon. Det ble endel forandringer da vi flyttet inn i nytt bygg. Vi tok da over sentralbordet og radioen for hele Ås. Før hun begynte i Vegvesenet hadde hun jobbet 8 1/2 år på Norges veterinærhøgskole og 6 år på Vestfold sentralsykehus. Fritiden - høst og vår benytter hun til å gå i fjellet i helgene. Hun reiser også mye til utlandet, veldig nysgjerrig på å oppleve og se fremmed kultur og levesett. I sommer har Berit hatt befarings mellom Stokke og Kirkenes.

Allan Kristiansen, født 23. september 1939. Allan begynte i Vegvesenet 10. mai 1960 på skilt/vegmalingsavdelingen. Han jobbet der til han i 1976 flyttet over til vedlikeholdet område 02. Han prøvde seg også som "Bør", søkte permisjon i 1978 for å prøve seg som forretningsmann sammen med sin frue som drev butikk. Han var tilbake i vedlikeholdsavdelingen 1979, der han har vært siden. Fra 1986 har han vært hovedverneombud. Har ikke noen problemer med å få fritiden til å gå da han er ivrig både til å jogge og drive med treskjæring.

Jan Syvert Bråthen, født 19. juli 1954. Han startet sin karriere i Vegvesenet 8. mai 1972, og var med på oppmerking i 6 måneder. Han har nå i flere år hatt ansvar for skilting og grøntanleggene våre, så han er en "kløpper" i Kjellekrysset. Han er ellers brukenes til litt av hvert, er med på salting/brøyting om vinteren. Jan Syvert liker ikke dører inn til saltlageret, for de rygger han bare ned. Han har i vinter gått paragraf 20 kurs og fått sitt fagbrev nå i sommer. Før han begynte i Vegvesenet var han ute en tur med Christian Radich. Reiste så til sjøs i 1971 og var ute i 8 måneder, men da han kom hjem brukte han opp hyren på 3 uker, så han måtte reise ut igjen. Fritidsproblemer har han ikke, han er ivrig på jakt, fiske, er fotballommer og spiller selv på Vega. Han var med i år da de vant vegcupen. Jan Syvert er aktiv med i Ungdomslaget og Idrettslaget i Høyjord. "På si" driver han butikk sammen med sin kone, så han er litt av en "Bør-type"!

Kjell Bleika, født 14. juni 1937. Kjell begynte i Vegvesenet 28. mars 1974. Han jobbet med skilt og maling om sommeren og beredskap om vinteren. Søkte seg siden fast jobb i vedlikeholdet. Hans arbeid besto av å kjøre lastebil og høvel og han var med første saltvakt (-78). Siden ble han asfaltkontrollør, noe som han fremdeles er. Kjell var tidligere skogsarbeider,

har vært 4 sesonger på hvalfangst med 2 overvintringer, 3 sesonger med FN-tjenesten i Gaza. Etter dette tok han landbruksskolen i Melsomvik og siden ble det endel entreprenørarbeid. Fritiden går med til tredreiing, hagearbeid og frimerkesamling. Han har hytte på fjellet og er ivrig multeplukker. Han har to hunder som heter Even og Ola. Vegvesenets mest påkjørte. Han har opplevd pianospillende gjenferd på Nansen-hytta i Numedal!

Trond Dag Carlsen, flødt 24. juli 1950. Han begynte i Vegvesenet i 1979 som spesialarbeider i vedlikeholdet. Trond har vært skytterbas siden -78 og har tatt paragraf 20 kurs og fikk utdelt sitt fagbrev i sommer. Han er også reserve maskinfører. Tidligere var han visergutt hos Carl Falk i 1 år, jobbet i et steinhuggeri i 2 år, var på Husø Verft i 1 år og så har han prøvd seg som servitør. Fritiden går med til jakt. Trond har sitt arbeidsfelt på Nøtterøy og Tjøme og er kjent for å ha skjorteknappene åpne selv vinterstid.

Vigdis Myhre, født 17. mars 1945. Vigdis begynte i Vegvesenet i mai 1985 og driver med rengjøring for vedlikeholdet og skiltseksjonen. Tidligere har hun jobbet som kontordame i Tønsbergs Blad og på Esso, Slagen. Barn kom etter hvert og kombinert med hjemmarbeid tok hun seg vaskejobb på Hotell Klubben (-70), som hun har pr. dags dato. Vigdis er glad i å feriere i syden, men tar gjerne også en fjellvandring hvis mannen spør. Hun har besteget Rondeslottet, og spesielt nedstigningen var skummel.

Jeg vil få takke maskinavdelingen og vedlikeholdet, området 01 for hyggelige blomsterhilsner under min sykdom.

Hans R. Næss

Vi vil få takke for all omtanke og deltakelse ved Olav Wierøds bortgang og begravelse.

Per Olav Wierød med familie

Innspurt i Stokke



Leif Kjølén er godt fornøyd med framdriften på E 18-anlegget. Vi ligger godt i rute til åpning 15. november.

- Dette går bra, sier Kjølén. Vi kommer til å greie åpningsdatoen 15. november 1991 med god margin. Støping av vegbanen er i full gang fra Holmene mot Sørby og arbeidene med Gjennestadmyra bru og Tassebekk-krysset er godt igang.

Jorun Sætre Bringaker

Datoen for åpningen av E 18, parsell Holmene - Tassebekk i Stokke nærmer seg med raske skritt. Vestfolder'n har vært med Leif Kjølén ut på anlegget for å få en oppsummering av hva som gjenstår fram til 15. november.

- Forseringen av arbeidet har gått meget bra, sier Kjølén, og i penger vil det dreie seg om i underkant av 30 mill. kr. Det vil gjenstå noe arbeid etter 15. november også, bl.a. rasteplassene nord for Sørbykrysset, noe gartnerarbeid og belysning. Rasteplassene vil bli satt bort på entrepris og er beregnet ferdig til sommeren 1992.

Entreprenørfirmaet Eeg-Henriksen er i disse dager i full gang med støping av vegbanen fra Holmene mot Sørbykrysset.

For å få farven på bankettene så lik Sem-parsellen som mulig er det blitt brukt pukk fra et lager på Kopstad. Når betongen er lagt, blir den så høytrykkspylt for å få fram steinene som vil danne et øvre lag på banketten. Dette er betongskulder med frilagt over-

flate. Utenfor betongen på skulderen vil det bli lagt 1/2 m grus.

Da Vestfolder'n var ute og så på støpingen av bankettene, var folka fra Eeg-Henriksen spente på hvordan støpingen av vegbredde på 3,75 ville bli. Maskinen kan ikke støpe hele vegbredden på en gang slik som ble gjort på parsellen i Sem. Men det skulle ikke bety noe negativt, ettersom vi skjønner på Kjølén. Det blir en skjøt på midten hvor det blir lagt forankringsjern. Det blir også lagt jern mellom vegbanen og bankettene.

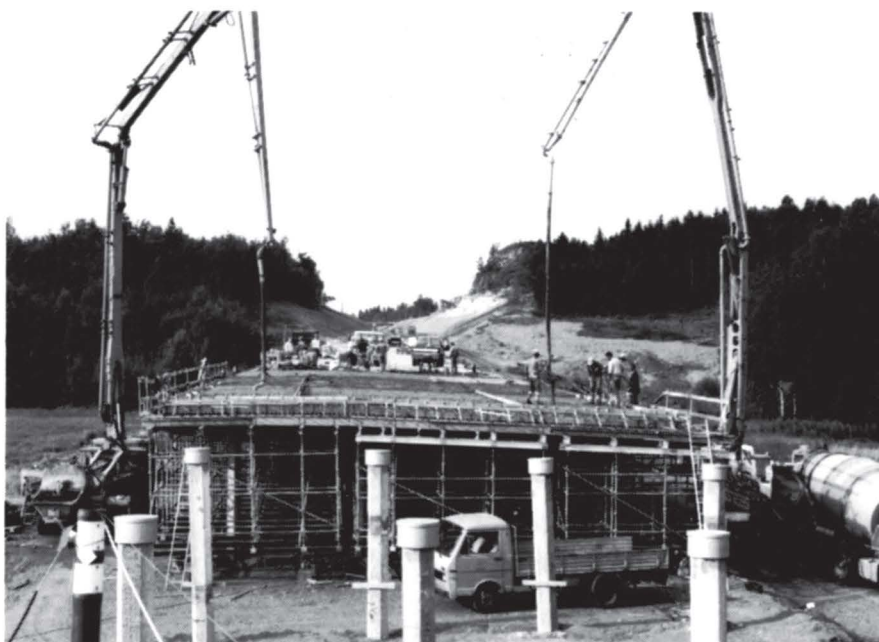
Det blir ikke lagt betong på isoporfyllinga ved Gjennestadmyra bru. Det er for usikkert med hensyn til setninger. Det blir lagt asfalt. På ramper og akselasjonsfeltene i forbindelse med

kryssene blir det heller ikke lagt betong.

I løpet av august er det beregnet ferdig asfaltert fram til Rørkoll. I september blir det asfaltering ved Tassebekk og all asfaltering skal være ferdig til oktober.

I Tassebekk-krysset vil det bli noen uker med litt kronglete kjøring på E 18. Vegen vil i en kort periode gå under Tassebekk bru og opp på østsiden igjen. - Men vi håper på god forståelse fra trafikantene, sier Kjølén som nå kan se antydning til slutten på E 18 i Stokke. Rundkjøringa ved Tassebekk vil ikke bli gjort ferdig før etter åpningen.

Firmaet Eeg-Henriksen A/S har 18 mann i arbeid på vegen, i tillegg har de 5-6 mann fra Aker som har blanderverket og 3 biler som frakter betongen. Blanderverket er plassert i Stokke pukkverk og har eget laboratorium og egne kontrollører som til enhver tid passer på at blandingen og kvaliteten på betongen tilsier de kravene som Vegvesenet bestemmer. Eeg-Henriksen A/S har ikke tidligere hatt tilsvarende jobb med støping av vegbane, men de har hatt arbeid med flystriper på Gardemoen flyplass osv. Da de holdt på med banketten på



Støpingen av den store pælebrua over Gjennestadmyra pågår fortsatt.

første delen hadde de støpt 860 m på en dag. De starter tidlig opp om morgenen og holder på til ca. 20.00 - 21.00 om kvelden. De holder et meget hardt tempo. Mens de holder på med denne jobben, bor de på Flykafeen.

- Dette har vært en interessant utfordring, sier Kjølén. Arbeidet er gjort på 1 1/2 år. - Det er lettere å drive et anlegg der pengene er bevilget, i motsetning til hvordan vi hadde det på anlegget i Sem, der tempoet i fram-

driften måtte holdes nede pga. utsatte bevilgninger osv, sier han videre. - Det meste har fungert meget bra. Problemene vi hadde en tid med stikningen er rettet på og funksjonen fungerer bra nå. Han vil gjerne fremheve det gode samarbeidet han har hatt med guttene på anlegget. Han nevnte spesielt maskinkjøerne som er meget dyktige folk. Oppsynet burde ikke glemmes og alle andre som har bidratt til at dette har vært en fin arbeidsplass.



Betongleggingen på E 18 i Stokke går nå for fullt. Anlegget ligger godt foran tidsskjemaet, konstaterer Leif Kjølén.

Velferdstur 1991

Årets tur går til Fredrikstad med omvisning i Gamlebyen. Vi får se glasshytta, kirken, museet og Gamlebyen for øvrig.

Datoen er 11. oktober.

Turen inkluderer:

- Bussreise
- Ferge Horten/Moss
- Hvaler tunnelen
- 2 retter lunsj, City hotell
- Omvisning i Gamlebyen
- Scandi Line, Strømstad - Sandefjord

Ankomst Sandefjord kl. 21.15, turen går så tilbake til utgangspunktet. Detaljert program følger senere. Egenandel er 100 kr., som trekkes i lønnen.

Bindene påmelding til sentralbordet på vegkontoret innen 24. september 1991.

Velferdskomiteen

Nye veghøvler vurderes

De siste ukene har maskinavdelingene prøvd ut to nye veghøvler, en Vammas og en Champion. Finn Skontorp Johnsen opplyser at det vil være aktuelt å vurdere innkjøp av både høvler og en 40 tonns gravemaskin når vi vet mer om oppstart og framdrift på E 18 i nordfylket.

Man vurderer også et alternativ med å ruste opp to - tre høvler. Maskinavdelingen har også sett på mulighetene av å kjøpe inn noen brukte dumpere fra Sør-Trøndelag. Dette er en maskintype vi nå ikke har, men med de store masseflyttingsoppgavene i nordfylket vil det være stort behov for slikt utstyr. De vurderingene som foretas blir gjort i nært samarbeid med anlegget og vedlikeholdet.



Vammas veghøvel under utprøving på E 18 anlegget i Stokke i august.

Slik blir organisasjonen på E18-anlegget i nord

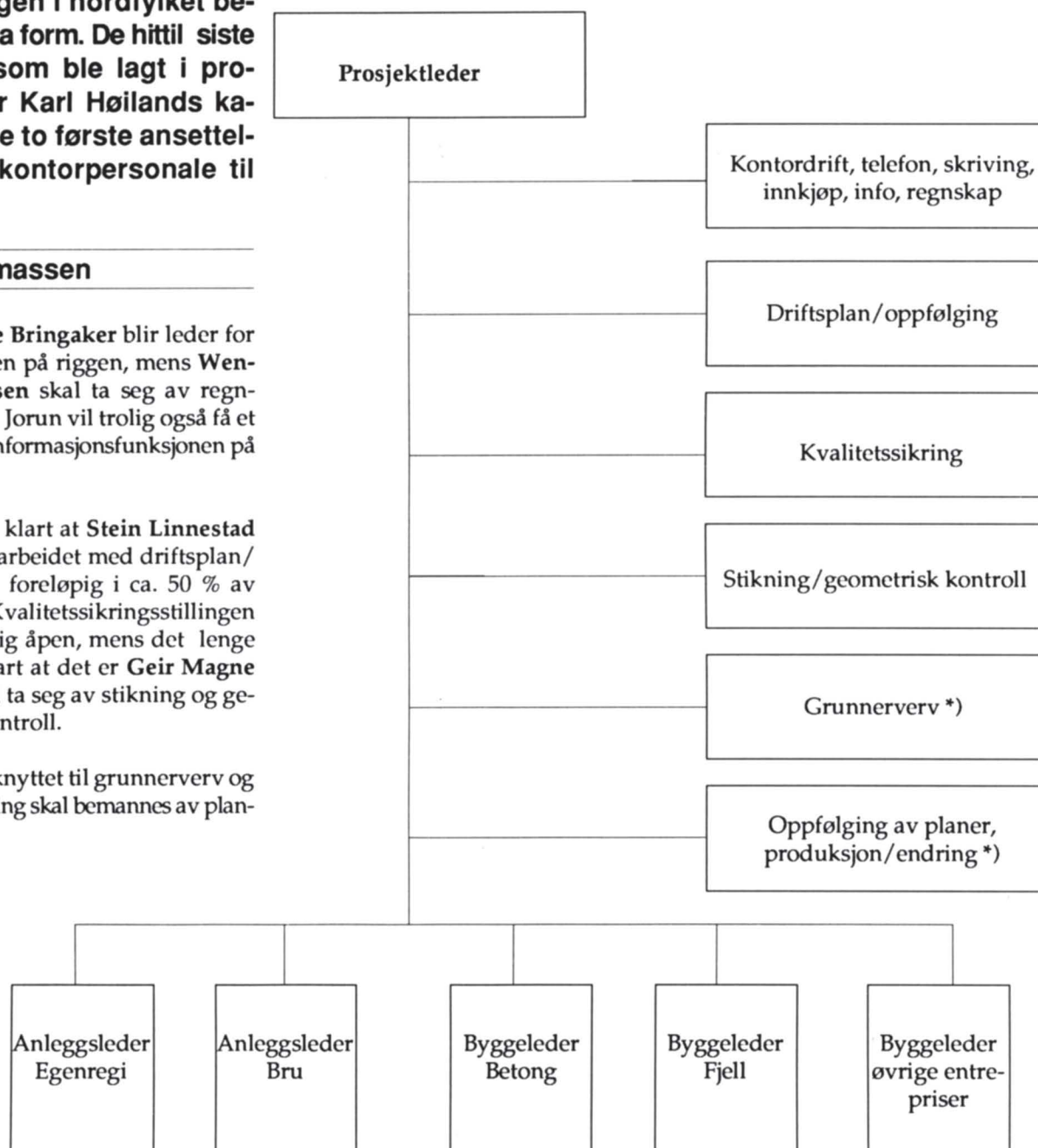
Teamet som skal styre E 18-utbyggingen i nordfylket begynner å ta form. De hittil siste kortene som ble lagt i prosjektleder Karl Høilands kabal, var de to første ansettelsene av kontorpersonale til riggen.

Erik Thomassen

Jorun Sætre Bringaker blir leder for kontordriften på riggen, mens Wenche Andersen skal ta seg av regnskapsdelen. Jorun vil trolig også få et ansvar for informasjonsfunksjonen på prosjektet.

Det er også klart at Stein Linnestad vil gå inn i arbeidet med driftsplan/oppfølging, foreløpig i ca. 50 % av stillingen. Kvalitetssikringsstillingen står foreløpig åpen, mens det lenge har vært klart at det er Geir Magne Bø som skal ta seg av stikning og geometrisk kontroll.

Stillingene knyttet til grunnerverv og planoppfølging skal bemannes av plan-



avdelingen og vil også være underlagt denne avdelingen. (Vi tar da utgangspunkt i at Grunn blir en del av plan som følge av omorganiseringen).

Anleggsleder for egenregiarbeidene blir Leif Kjølén som også blir prosjektlederens stedfortreder. Einar Lun-

de blir anleggsleder for bruarbeidene, mens Dag Atle Tangen blir byggeleder for betongarbeidene. To assisterende anleggsledere skal ansettes. Kriteriet blir her to-årig teknisk fagskole og relevant erfaring.

Stillingen som byggeleder for fjellarbeidene blir utlyst så snart vi vet mer om anleggsstart. På et seinere tidspunkt vil det så bli ansatt byggeleder for øvrige entreprisearbeidere. Det vil også etterhvert bli behov for flere ansatte i kontorfunksjonene på anlegget.

2500 km veg videofilmet

Riks- og fylkesvegnettet i Vestfold er i løpet av sommeren videofilmet. Vegene er filmet i begge retninger, og totalt antall kilometer veg som nå er forevige, tilsvarer strekningen Oslo til Vardø.

Per Arne Nilsen

Det er planavdelingen v/trafikkseksjonen som har vært oppdragsgiver for prosjektet. Vi har lenge følt behov for å få fornyet og oppgradert det videomaterialet som ble tatt opp for ca. ti år siden. Kvalitetsmessig og ønsket om å filme vegene i begge retninger har vært avgjørende i så måte.



Sommervikaren Reidar Friberg har vært sentral i video-prosjektet til trafikkseksjonen/plan.

Vi har benyttet registreringsbilen med nyinnkjøpt profesjonelt kamera- og opptaksutstyr til selve filmingen. Kameraet er fastmontert foran i bilen, som under opptaket har en kjørehastighet på ca. 30 km/t.

Ca 85 timer video-opptak ligger nå til avbenyttelse, for ikke å si avspilling, på trafikkseksjonen. Vi har fått et svært bra sluttprodukt, og det er mye og nyttig informasjon som nå på en enkel og hensiktsmessig måte kan brukes i vårt daglige arbeide.

Video-opptakene er gjort i super VHS. Dette betyr at avspilling kun kan foretas med videospillere beregnet på slike opptak, d.v.s. SVHS-spillere. På vegkontoret er det så langt kun trafikkseksjonen som har slikt utstyr. Opptak i SVHS gjør det imidlertid mulig å foreta kopiering til vanlige VHS-kassetter med bra resultat. Dersom avdelinger eller andre har behov for et eget sett med videofilmer av vegnettet, kan vi være behjelpelig med dette.

Diverse sirkulasjoner

På en solfylt augustettermiddag, like før arbeidsdagen tar slutt, får jeg tre tidsskrift inn på pulten. Tidsskrift er det mange av "på sirk" på kontoret. Noen veldig aktuelle og interessante, andre sees på ganske kvikt slik at nestemann på lista får sin anledning til en titt.

I dag, 14. august 1991, ca. 15 minutter før arbeidsslutt, og med for liten tid til å starte på en ny sak, tar jeg en titt på disse tidsskrifta.

Til min store overraskelse ser jeg at disse har vært innom de fleste på huset, men det er fremdeles 20 stk. (rask telling) som i følge navnelista skal se på disse etter meg. Blant dem er f.eks du, herr redaktør! Og tidsskriftene da? Jo, 2 av dem er årsrapporter anno 1989, mens det siste er sommernummeret for Oppland vegvesen anno 1990. Ungdommelig sagt "fossile" tidsskrift!

Jeg håper det blir år til neste gang jeg får slike "oppdaterte" blekker lagt på pulten. Som den lojale medarbeider skal gjøre - gjør jeg - og sender tidsskrifta til neste på lista - som har ferie ut august 1991. Jeg undres på når redaktøren får disse på sin pult? Noe må gjøres!

Reidar Jørgensen

Nå må miljøpapiret komme!

I en kort periode tidligere ble det brukt såkalt miljøvennlig papir ved kopiering på vegkontoret. Såvidt jeg husker ble det kuttet blant annet pga. at Riksarkivet ikke kunne garantere at papiret var holdbart i lengden.

Vi markedsfører oss som en etat som skal ivareta miljøet ved mindre utslipp av eksos osv. Men når det gjelder å bruke papir som sparer naturmiljøet er vi ikke flinke. Selv om skrivepapir ikke kunne brukes pga. holdbarheten, hadde det ikke vært noe i veien for å bruke konvolutter av papir som tok hensyn til naturen (resirkulert eller ikke klorbleket).

MEN NÅ HAR VI SJANSEN IGJEN!

Jeg leser i Aftenposten 9. august 1991 at Riksarkivet har godkjent klorfritt papir som oppfyller kravene som er satt av den internasjonale standardiseringsorganisasjonen ISO til bruk for LOOC på Lillehammer.

Pressetalskvinne Kathrine Kjelland i LOOC uttaler til Aftenposten at ett av LOOCs mål er å gjøre OL så miljøvennlig som mulig. Med den papirmengde som brukes på vegkontoret og ellers ute i driften, måtte vi kunne bidra en del til vårt globale miljø ved å benytte oss av mer miljøvennlig papir.

Når nå Riksarkivet har godkjent slikt papir, så er det ingen unnskyldning for oss i vegvesenet til ikke å gjøre det også. Og skulle vi av en eller annen grunn ikke kunne bruke dette papiret, så måtte vi i alle fall kunne bruke mer miljøvennlig papir til konvolutter, kladdeblokker - kort og godt alt skrive- og tegnepapir som ikke skulle bevares.

La oss også ta ansvar for det "papirmessige" miljø, ikke bare det veg- og transportmessige miljøet.

Yngvar Pedersen

Debatt:

Fra ansettelsespolitikk til personalpolitikk

Hvordan ansetter vi vårt personale og hvordan foretar vi våre utvelgelser? Dette kan det ofte stilles spørsmålstegn ved. Driver vi ansettelsespolitikk eller personalpolitikk? Med ansettelsespolitikk ansetter vi den best kvalifiserte i nuet og lukker øynene for fremtiden. Personalpolitiske ansettelser går ut på å vurdere utviklingen i fremtiden og se på hvem vi er best tjent med om 5 år, 10 år, rett før pensjonsalder mv. Vi må se på aldersfordeling, er det ønskelig med kvinner, utviklingsmuligheter for de vi ansetter osv.

Under min tid som medlem i ansettelsesrådet for NITO i Vegdirektoratet var jeg med på ansettelsen av en større del av den ingeniørmasse som idag er ved vegkontorene. Jeg stilte den gang store spørsmålstegn ved om det var forsvarlig å ansette så stor %-andel ingeniører rett fra skolebenken og med en meget begrenset aldersspredning. Hvorvidt dette var riktig får tiden vise, men jeg tror noen hver vil bli betenkt når de ingeniører som idag er mellom 40 og 50 år får 15 år til på baken. Da vil det være et forgubbet lag som vil ha vanskeligheter med å tilpasse seg nye synspunkter og ny teknologi.

Et annet eksempel er vedlikeholdsområde 3 hvor vi for noen år siden hadde stor overrepresentasjon av personell over 55 år. Dette forhold gav liten fleksibilitet og stort langtidssykefravær. De nevnte forhold betrakter jeg som utslag av ansettelsespolitikk uten vyer mot fremtiden. Andre grupperinger er også i samme situasjon.

Det er fremtiden vi skal inn i og det er den vi skal overleve. Dette må vi ta hensyn til når vi skal ansette personell. Den best kvalifiserte idag behø-

ver ikke være best kvalifisert om 5 år. Vi må i tillegg til personlige egenskaper, referanser og skolekarakterer vurdere aldersspredning å forsøke og unngå tyngre grupper av personell innenfor snevre alderssprang og kategori på den enkelte arbeidsplass.

Vi må se på hvordan vi vil tolke likestillingsloven og bedømme om vi vil ha kvinner i utedriften om 5 - 10 år. Ønsker vi at denne drift skal være fri for kvinner er saken grei. Ønsker vi å tilpasse oss likestillingsloven bør vi begynne å ansette kvinner for opplæring. Det er en kjent sak at kvinner som søker vegarbeid er noe dårligere kvalifisert med førerkort, maskinførerbevis mv. i nuet, men ikke i fremtiden om vi er vårt ansvar bevisst. Jeg vil sette frem den påstand at det er

meget få arbeidsoppgaver i vår etat som ikke kan utføres av kvinner. Videre tror jeg at de kvinner som tør gå først og som søker seg inn i et så mannsdominert yrke som vår utedrift vet hva de går til og er forberedt på tøffe arbeidsforhold den første tiden.

La oss gå inn i fremtiden og ha som målsetning at vi skal ha et personell som består av omtrent like mange kvinner som menn og som har en sunn aldersspredning mellom skoleavslutningsalder og pensjonsalder. En slik personalpolitikk vil gagne etaten og være et gode for oss alle. Får vi dette til så har vi gått over fra ansettelsespolitikk til personalpolitikk ved ansettelse av nytt personell. Lykke til.

Audun Nordbotten



Ønsker vi kvinner i utedriften i fremtiden må vi ansette dem nå selv om de kanskje ikke er like godt kvalifisert som mannlige søkere, skriver Audun Nordbotten i dette innlegget.

Med beste hilsen Leif Blomdal

Til de ansatte ved vegkontoret

Jeg takker hjerteligst for de mange hyggelige hilsener som er sendt til meg gjennom vegsjefen.

Som dere ser er jeg kommet på trykk i "Vestfolder`n", og det setter selvfølgelig en pensjonist pris på. Produksjonen i dette håndverket er ikke så stor for tiden, så jeg har måttet vende tilbake til "gamle synder". "Havet og veien har jeg skrevet for noen år siden, mens jeg ennå var i tjeneste i vegvesenet.

Jeg kan ikke påstå at jeg er særlig godt a jour med det som hender i vegvesenet, men jeg følger med i "Vestfolder`n".

Så vil jeg ønske alt godt, ikke bare for den enkelte, men også for fellesskapet i Vegvesenet.



Med beste hilsen Leif Blomdal, t.v. er nå pensjonist. Han var administrasjonssjef fram til 1988.

Havet og veien

Har du en strand
er verden din
Til byer og land
du kan fare for vind.
Søke havn hvor du vil
ved en fremmed kyst.
Bli, slå deg til
hvis det er din lyst.

Slik var drømmen i gamle tider,
slik er drømmen hos mange i dag.
En drøm som har ulike sider
hos mennesker av alle slag.
Det er drømmen om gyldne riker,
med overflod, luksus og dans.
Et sted blant de fremmede viker,
i eventyrets glans.

Så dro de da ut, de gamle,
mot et nært eller fremmed sted.
Målbevisst, uten å famle,
med kursen støtt i sin led.
Det de søkte var rikdom og ære,
kan hende makt og nytt land.
Lot sjelden et kvinnerov være,
slikt anstod seg ikke en mann.

Men fortid var også en hverdag,
da standen var noe å ha.
Til dagens sysler av alle slag
var det båten du fikk ta.
Til fiske, fangst og virke,
i vanlig strev og kav,
til handel og senere kirke,
alltid gikk vei over hav.

Kjøretøy var båten
og veien var havet.
Det gikk etter måten
om sjøen var kavet.
For bonden i dalen,
ikke strand, ingen vei.
Fikk sitte i salen,
gå fjell eller hei.

Havet lå der fra evige tider,
stien ble skapt av folk og fe.
Bygging av vei kom til omsider,
stien var fadderens til det.
Med enkle midler, vi ser det nå:
En spade, en hest, en mann.
Med tiltak og vilje til å stå på
ble det vei i det ganske land.

Da veien først lå der
ble verden litt større.
Og uansett vær
du kom fram på det tørre.
Med karjol eller kjerre,
etter velmakt og stand.
Karjol for en herre,
kjerre for en mann.

Men tiden står ikke stille,
utvikling har sin gang.
Borte er hest og trille,
har hatt sin svanesang.
Nå suser Volvo, Colt og Ford
i tusenvis i tusener mil
til tidens herskende akkord:
Vårt avgudsbilde: Bil.

Og veien når fram til den minste
grend,
til fremmede byer og land.
Det er ingen grenser hvor du skal
hen,
bor du ved fjell eller strand.
På asfalt i lange baner,
gjennom berg og over fjord,
når du lenger enn du aner.
Som den gang du gikk om bord.

Har du en vei
er verden din.
Valget til deg
om Roma eller Wien.
Uten strand eller kyst,
fra land til land,
du følger din lyst.
Så fri det går an.

Einar Solhaug pensjonist

Torsdag 22. august var det avslutning for Einar Solhaug på Verningen. Alle som hører til i vedlikeholdsområde 3 hadde tatt seg tid til å komme inn for å gi han en hederlig avslutning.

Jorun Sætre Bringaker

Einar Solhaug har vært i Statens vegvesen Vestfold i 35 år, stort sett i vedlikeholdet, og har derfor opplevd den voldsomme utviklingen som har skjedd i løpet av disse årene.

Bordet var pent pyntet, maten var god og stemingen i det store og hele var topp. Praten gikk livlig rundt bordet. Vegmester Odd Pape åpnet med å takke Solhaug for lang og trofast tjeneste og fortalte litt om miljøet på Verningen i dag og hvem som har overtatt roden osv. Tore Kaurin hadde med seg gave og blomster fra Statens vegvesen og Hans Thv. Kittelsen



Hele Verningen ønsket Einar Solhaug til lykke med pensjonisttilværelsen. T.v.: Renny Bøhmer.

takket for samarbeidet i Vegarbeiderforeningen og informerte om pensjonistmøtene og ønsket Solhaug velkommen.

-Jeg har mye å gjøre nå som jeg er blitt pensjonist, sier Solhaug til Vestfol-

der'n. Jeg liker meg godt i skogen, så det blir endel av det og min kone driver kafe og trenger litt hjelp der, så jeg har ikke problemer med å få tiden til å gå, sier Solhaug videre.

"811 Gavetrek"'

Noen mener at gaver hører jula og bursdager til. Andre, som for eksempel meg, mener at gaver klarer man seg utmerket uten. Når jula nærmer seg håper jeg at det dukker opp et og annet julekort fra mennesker jeg setter pris på. Ting har jeg nok av, så gaver er mest til bryderi.

Statens vegvesen mener, eller er pålagt å mene (?), at gaver er aktuelt året rundt. For egen del håper jeg at jeg aldri blir tilbudt en slik gave, men det er en annen sak. Det er ikke av de tingene jeg frykter mest.

Det som plager meg en smule, sånn rent prinsipielt, er at man tar for seg av min lønn for å dekke gavekjøp til folk i etaten. Ikke får jeg vite hvem som får gaven, og fikk jeg det, kjente jeg dem neppe likevel. Og - om jeg så gjorde, hvem sier at jeg kunne tenke meg å spandere gaver på dem? Likevel dukker det opp på lønnslisten med jevne mellomrom, "811 Gavetrek". Jeg liker det ikke!



Det hender fra tid til annen her på vegkontoret at noen kommer rundt med en konvolutt og spør meg om jeg kunne tenke meg å bidra med en tier til en gave til en eller annen navngitt person. Jeg pleier å mene noe med det jeg gjør, også i slike sammenhenger, og har jeg ikke lyst til å bidra - ja, da gjør jeg heller ikke det. "811 Gavetrek" gir meg ikke den muligheten. Her skal jeg pent få være med å betale for en gave enten jeg liker det eller ikke, eller for den saks skyld: enten jeg liker vedkommende eller ikke.

Jeg ber ikke med disse skribleriene om noen forklaring på gavetrekket. Jeg vil rett og slett ikke være med på en sånn overfladisk ordning. For egen del ville jeg se på det som en fornærmelse å bli satt slik pris på over lønnslisten, men så er jeg vel kanskje sær? Åkkesom - la meg slippe å se flere "811 Gavetrek" på lønnslisten!

Øystein Langdalen

Det skjer i september

E 18 Stokke:

Oppretting/asfaltering Tassebekk. Pussarbeider/støyskjerming/beplantning. Betongdekkelegging.

Tassebekk bru står ferdig med rekkverk 2. september.

Gjennestadmyra bru: Siste støpeetappe utføres i uke 36. Med dette er brua i lengde 200 m og bredde 14 m ferdig støpt.

E 18 Bergeløkka bru: Legging av membran og asfaltering er ferdig første uka i september.

E 18 Tjønnebymyra bru: Impregneringsarbeider foretas av bruas sidekanter.

E 18 Kodalveien bru: Betongplate over brua fjernes, membran og nytt slitelag legges.

E 18 Farrisheimen bru: Arbeid med fuger og vannavløp pågår.

RV 303 Hystadveien: Støyskjerm settes opp.

FV Z-505 Husvik bru: Landkar forsterkes, bruplate skiftes ut.

Skilting begynner på E 18 Holmene - Tassebekk. E 18 hele strekningen. Utskifting av skilt med dårlig refleks. RV 310: Kopstad - Nykirke g/s-veg skilting.

RV og FV: Vedlikehold, utskifting, km-stolper, skilt. Diverse mindre skilttoppdrag.

Maling går mot slutten. Reparasjon av diverse gjenstående strekninger, nyasfalteringer som ikke er ferdig.

Plastoppmerking: Eventuelle gjenstående reparasjoner. Nyasfalterte riksveger. Nye E 18 Holmene - Tassebekk, strekningen som blir klar for legging i september.

Biltilsynet melder om utekontroller mht. dekk og lys trappes opp. Stasjonssjefmøte for første gang på Solum. Fortsatt inlegging av registerkort i Autosys med 2 medarbeidere i spesielt engasjement (biltilsynet Tbg). Opptrapping av avgasskontroller.

Område 03 melder om montering av saltlakeanlegg ved Vervingen vegstasjon. Tankanlegget blir på 300 m³. Drenering på E 18 fortsetter. Driftstiltaket Holmfoss - Kvelde fortsetter. Ellers vanlig vedlikehold.

Område 02 melder om bygging av 2-sidig busslomme på FV Z-554, Solnes, grøftarbeider på FV Z-531 og FV Z-810. Utbedringsarbeider på RV 312 og RV 303 (anbudsarbeid v/ Gunnar Halum). Skiltreparasjoner, rydding vegetasjon, drenering på Ås, busslomme på RV 308 ved Glenne vurderes. Det vurderes også å gjøre noe med strekningen på Vollhøyden, RV 310 (banketter/rekkverk).

Trygg Trafikk:

5.9. Idédugnad: Tema Russ. Tverrfaglig møte - hvordan samarbeide? Politi, lensmenn, biltilsynet, NAF, Gjensidige, Trygg Trafikk.

16.9. Møte i Sorggruppen, Vestfold (pårørende til trafikkofer). Kriseteamet på Vestfold sentralsykehus og sykepleiere på mottakelsen spesielt invitert.

17.9. Lærerkurs i Sandefjord.

23.9. Oppfølgingskurs for lærere i grunnskolen.

26. og 27.9. Russ/rus kurs. To elevrepr. + lærer fra hver videregående skole i Vestfold lager handlingsplan og trafikksikkerhetsplan for russetiden.

27.9. Første forestilling "Ikke tøft å være død" - dette skoleåret. Revetal ungdomsskole har trafikksikkerhetsdag for alle elevene.

Vi gratulerer:

60 år:

Ivar O. Antonsen 23. september

65 år:

Olav Smørdal 8. september

Velkommen:

**Henning Andreassen - praktikant
grunnseksjonen**

Leif Gjestad - trafikpedagog