

Vestfolder'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Nr. 10/18. årgang
6. november 1991



Vel framme i Kaunas med Volvo F-7 som får et nytt liv i Østeuropa etter mange år i Vegvesenets tjeneste i Vestfold.

Med gul bil til Lithauen

Fullastet med plog og strøpparat, reservedeler, diesel og ekstrahjul, bleier og sanitetsbind, klær, telefax og tannlegeutstyr dro Kåre Holtung og Frank W. Larsen 9. oktober til Kaunas i Lithauen. Bil og utstyr var sammen med en ambulanse Vestfold fylkeskommune og Statens vegvesen Vestfolds solidaritetsgave til baltere med nyvunnen frihet og store startvansker. Gavene ble vel mottatt i Kaunas.

Side 16 - 18

Dataprøveskilt
Side 3

**Vaadal om
personalpolitikk**
Side 4

**Fylkesveganlegg
i Ramnes**
Side 5

Spesielt på 310
Side 6 - 7

BTV 2003
Side 8 - 9

Uniformer
Side 9

Bruseksjonen
Side 11 - 15

Elg
Side 19

Statsbudsjettet
Side 20 - 21

**Adm/øk-jenter
i Stavanger**
Side 22

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Redaktør:
Erik Thomassen

I redaksjonen:
Jorun Sætre Bringaker

Adresse:
Postboks 2004,
Postterminalen,
3103 Tønsberg

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

Trykt på miljøpapir hos:
Horten Print-Shop

Opplag: 750



Vi kan ikke lykkes i livets skiftende spill -. Det er ingen katastrofe om ikke alt slår til.

Velg piggfritt i vinter!

300.000 tonn asfalt blir til støv på vegene her i landet i løpet av de neste fem - seks månedene. Bare i Vestfold koster piggdekkslitasjen samfunnet 20 mill. kr. i året. Og dessverre slites asfalten til ingen nytte. Vi våger nemlig påstanden at piggfrie vinterdekk uten videre kan erstatte piggdekkene på storparten av bilparken.

Piggfrie dekk sparer ikke bare miljøet, de vil også ha gunstig innvirkning på trafikksikkerheten. Piggene har bare virkning når de har en såle av is eller hard snø å gripe fatt i. Det piggfrie alternativet er imidlertid på høyden så lenge isen ikke er våt. De gir også et tilstrekkelig veggrep på våt is til at man kan ta seg fram ved å avpasse farten etter forholdene.

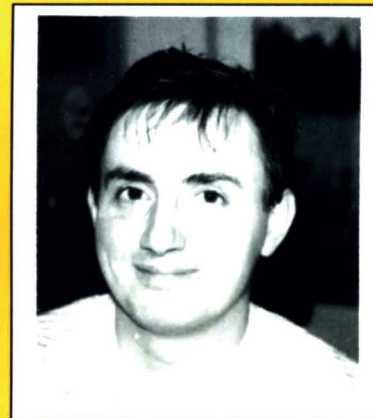
På veger uten snø- eller issåle vil de piggfrie vinterdekkene ha vesentlig bedre egenskaper enn piggdekkene. Bremsetester gjort på tørr asfalt indikerer f.eks. at piggfrie dekk gir helt opp til 40 % bedre bremseeffekt enn piggdekkene. Og asfaltunderlag, eventuelt med slaps eller løs snø, rim eller ishinne eller overvann, er tross alt det vanlige vinterforholdet i Vestfold. Kanskje kjører vi på slikt underlag rundt 95 av 100 vinterdager. Skor vi bilen for å få større sikkerhet de siste fem dagene, betaler vi det med lavere sikkerhet en god del av de øvrige 95.

De piggfrie dekkene som er på markedet i dag er helt forskjellige fra piggdekkene. Gummiblandingen og dekkoppbygningen er spesielt innrettet på å gi maksimal friksjon. Piggdekk kan ikke bygges på samme måten, da gummiblandingen må være mye hardere om den skal kunne holde på piggene.

Men hvor lenge varer friksjonseffekten fra de piggfrie dekkene, spør mange. Spørsmålet er viktig, men det er påfallende at ingen stiller det samme spørsmålet når det gjelder piggdekkene. Det svenske bladet "Vi bilägare" testet et to år gammelt piggdekk sammen med nye piggdekk, piggfrie dekk og sommerdekk på islagt

underlag. Piggdekket hadde 4 - 6 mm mønsterdybde og piggene var i behold, selv om de var rundslitte. Resultatet var nedslående. Alle piggfrie dekk og ett sommerdekk hadde vesentlig kortere bremselengde enn det brukte piggdekket, til tross for at underlaget var det gunstigst mulige for pigger.

Det piggfrie alternativet har flere fordeler. Du kan skifte dekk når du



Redaktøren mener

vil og til og med kjøre på dekkene hele året. Retningsstabiliteten er bedre enn for piggdekk. Og kanskje ikke minst: dekkene er meget støysvake.

Vegfolk bør gå i spissen for å få innført en mer fornuftig vinterdekkbruk her i landet. De gamle piggdekkene dine er lite å stole på. Kjøp piggfritt og avpass kjøringen etter forholdene. Vi for vår del er ikke i tvil: Om ti år vil det være få biler med knatrende pigger å høre på Vestfold-vegene.

SPAR MILJØET
Kjør piggfritt hvis du kan.



-De nye datautskrevne prøvekjennemerke er en stor fordel både for biltilsynets kunder og ansatte, sier Tore Søyland ved Biltilsynet Tønsberg. Svikt i innleveringen og for få skilt har gjort at frustrasjonene på dette området har vært mange.

Nye prøvekjennemerker

- Dette har vi lengtet etter lenge, sier Tore Søyland på Biltilsynet Tønsberg. 25. oktober man i bruk datautskrevne plastkjennemerker til avløsning av de "gode gamle" rød aluminiumsskiltene med reimer.

Erik Thomassen

Det nye systemet er utviklet hos Biltilsynet i Bergen og har vært i prøvedrift der i noen år. Prøvekjennemerkene skrives ut av en laserskriver som samtidig skriver ut kjøreseddel for bilen. Kjennemerkene er "datostemplet", dvs. at siste gyldighetsdato er angitt ved siden av registreringsnummeret.

Fordelene med det nye systemet er mange, både for kundene og de ansatte i biltilsynet. Tidligere har det vært mangel på prøveskilt, slik at man måtte sette seg på en liste for å få leie til ønsket tidspunkt. I tillegg kunne man risikere at skiltet ikke var kom-

met inn når man kom for å hente det. Og da var man like langt.

Nå har man nærmest ubegrenset med kjennemerker. Pc'en skriver ut fortløpende, og kjennemerket skal ikke leveres tilbake. Dette betyr også at kunden slipper med én tur til Biltilsynet når han skal ha prøvekjennemerker.

For etaten er fordelene først og fremst at man sparer arbeid. Regnskapsmessig blir det enklere, og man slipper utsending av fakturaer og inkassokrav på for sent innkomne skilter. Tidligere har det vært svært mye arbeid med dette, noe som har ført til betydelig frustrasjon, både i biltilsynet og for de som skulle følge opp inkassokravene på vegkontoret.

En annen fordel er at man nå slipper all den skitten som fulgte med brukte skilt inn igjen til stasjonen. Søyland forteller om en spesiell episode hvor det luktet kraftig av olje eller bensin i ekspedisjonslokalene. Man trodde en stund det dreide seg om feil på ventilasjonsanlegget, men fant til slutt fram

til synderen: et prøveskilt som må ha hengt temmelig nær eksosrøret på en moped.

Er det så ingen ulemper ved det nye systemet? Faren for misbruk er selvfølgelig til stede. Folk kan med litt oppfinnsomhet trikse med datoen på kjennemerkene slik at 23 blir til 28 også videre. At folk i det hele tatt tør kjøre rundt med et falskt skilt og dermed være uforsikret, er jo ganske utrolig, men dette er en gruppe som vil finne en mulighet til å svindle systemet nesten uansett hvordan dette måtte være. Tore Søyland forteller ellers at biltilsynet i Oslo har merket at enkelte kjøper prøvekjennemerker bare for helgene og lar bilen stå resten av uka. For å forhindre at det skal lønne seg å drive på på denne måten kan det bli aktuelt å sette opp prisen, som nå er 60 kr. pr. døgn.

Også Biltilsynet Larvik har tatt i bruk det nye systemet, mens Horten og Sandefjord må vente til neste budsjettår. Totalkostnadene pr. stasjon er 60.000 kr.

Se også side 7.

Personalpolitikk mer enn ansettelses

I Vestfolder'n nr. 8/1991 inviterer Audun Nordbotten til debatt under overskriften "Fra ansettelsespolitikk til personalpolitikk". Nå ønsker ikke undertegnede å gjennomføre en debatt på temaet i Vestfolder'n, men ser heller problemstillingen(e) brakt på bane ved andre anledninger.

I utgangspunktet betrakter jeg Audun Nordbottens utspill som et bidrag til bevisstgjøring rundt temaet personalpolitikk. Jeg må likevel kommentere de eksemplene han trekker fram og jeg tilbakeviser fremstillingen av vårt personalpolitiske arbeid som bevisstløs strutsepolitikk.

Hvis Audun Nordbotten setter likhetstegn mellom ansettelses-/rekrutteringspolitikk og personalpolitikk, så er hans forståelse av personalpolitikk snever og missvisende. Ansettelsesarbeidet er på samme måte som vårt opplæringsarbeid, vårt lønnsarbeid, velferdsarbeid, arbeidsmiljø- og helsearbeid mm. elementer i det som skal være virksomhetens personalpolitikk.

Poenget for Statens vegvesen Vestfold er å se ansettelsespolitikken som en viktig del av personalpolitikken, være bevisst på hva ansettelsesarbeidet innebærer og ha perspektiver på det man gjør.

Audun mener at vi ansetter for "nuet" og ikke for fremtiden. At vi prøver å ansette den best kvalifiserte, kan jeg bekrefte, at vi i tillegg prøver å se ansettelsen(e) i lys av fremtiden og i sammenheng med andre personalpolitiske virkemidler, det tør jeg påstå. Det er nettopp med tanke på fremtiden at vi i 1991 bruker 1,2 millioner kroner til opplæring, pluss at flere er gitt studiepermisjon med lønn for studier ved NTH, universitet, høyskoler mm. og at vi ser fordelene i at våre ansatte utvider sin kompetanse bl.a. med fagbrev. Det er nettopp bevisstheten om at trivsel betyr mye på veien mot fremtiden at virksomheten kan bruke hundre-tusener til velferd. Når bedriftshelsetjenesten krever 400.000 - 500.000,- kr pr. år, så er det i visshet om at dette er en nyttig investering for fremtiden. Når vi i flere år har hatt fra 5-7 lærlinger, hvorav

noen kvinner, så er det med tanke på fremtiden. Når vi sist sommer hadde 50-60 som sommerhjelpere hos oss, så er det bl.a. for at dagens unge og fremtidens arbeidskraft skal se på Statens vegvesen Vestfold som en interessant og attraktiv arbeidsplass.

Det er nettopp konstateringen av at gjennomsnittsalderen for ansatte ved Statens vegvesen Vestfold er rundt 45 år, at vi i flere år har rekruttert "ungt" og i noen sammenhenger med noe større aldersspredning for å fylle "huller" i alderssammensetningen.

Når Audun ser forgubbingsspøkelset true i fremtiden med tilpasningsproblemer til nye synspunkter og ny teknologi, så synes jeg han undervurderer menneskets tilpasningsevne og glemmer at aldersspredningen er noe større enn som så.

Litt etterpåkløskap ligger det også i luften, for en titt på tilsetningssakene fra 70-tallet viser stor grad av enighet om tilsetningene og få motforestillinger. I denne sammenheng ville det være mer enn rart om ikke den fordobling av antallet ansatte som fant sted fra ca. 1970 - 1980 (vekst fra ca. 50 til ca. 100 ansatte i administrasjonen) skulle bli preget av et den gang stort antall 20-30 åringer. Undertegnede kan ikke se at dette forhold har vært, er eller vil bli spesielt problematisk, og det er ikke resultatet av strutsepolitikk. I forhold til personalpolitisk arbeid er dette utfordringer som virksomheten er seg bevisst og vil arbeide med.

Når Audun videre trekker frem situasjonen i vedlikeholdsområde 3 fra noen år tilbake, så vil han som distriktsleder i området gjennom mange år huske at Statens vegvesen Vestfold hadde tilsetningsstopp i vegarbeidsdrifta fra ca. 1978 og i ca. 10 år fremover. Dette var bevisst handling med bakgrunn i nedgang i budsjetter og forventet rasjonalisering. At noen kunne ha synspunkter på beslutningen om tilsetningsstoppen, det er kjent, men ingen har hevdet at den var gal og "uten vyer mot fremtiden" slik Audun skriver. Heller tvert i mot, - i ettertid har tilsetningsstoppen etter min vurdering vist seg å bli mer til

gavn enn til skade. Andre fylker har hatt store problemer med å tilpasse bemanningen til arbeidsoppgaver og økonomi.

Avslutningsvis beskriver Audun noen målsettinger for fremtidens personalpolitikk, bl.a. for likestilling og aldersspredning. Jeg er ikke særlig uenig i det Audun formulerer her, men jeg tror ikke at det er så enkelt at lykkes vi

Ledelsens spalte



Per Vaadal

med dette, så er alt bra og rekrutteringsarbeidet blir vellykket. Personalpolitisk arbeid er mer nyansert enn som så og krever fleksibilitet og tilpasning hele tiden.

Det sies at "en god personalpolitikk behandler alle forskjellig, men gjør ikke forskjell på noen", - derfor blir det praktiske arbeid i denne forbindelse et arbeid på mange "fronter", forankret i fortid, vurdert i øyeblikket og mer en oppfatning om fremtiden. De lykkeønskninger som Audun avslutter innlegget sitt med trenger vi alle, - personalpolitisk arbeid er komplisert og alle gode krefter/ønsker trengs.

10 tonn på Bjune

Arnfinn Solberg viser for Vestfolder'n hvordan laserutstyret fungerer ved oppretting. Her i bruk under arbeidet med forsterkning av parsellen Bjune - Linnestad infrustrifelt på fv Z-755.



Småanleggenes tid er over oss. Vi er nå i full gang med forsterkningsarbeider på Fv Z-755 fra Bjune til Linnestad industrifelt.

Oppretting foregår nå og asfaltering regnes å komme igang først i november.

Vegvesenets folk på Bjune har vært Arnfinn Solberg, Bjarne Veum, Åge

Nilsen, Leif Kihle, Arve Kirkevold, Bjørn Flåtten, Tor Anton Gran og nå er Bjørn Sørli igang med oppretting. Oppsynsmann på anlegget er Georg Johnsen.

Jorun Sætre Bringaker

Vestfolder'n har også denne gang funnet fram til et anlegg. Etter at de fleste anleggsfolka er ferdig på nye E 18 i Stokke foregår det nå flere småanlegg i distriktet. Ett av disse er parsellen Bjune - Linnestad industrifelt.

Ny atkomst til industrifeltet følger eksisterende trase, men vegbredden utvides til 6,5 m. Dette vil si at vegen blir ca. 1,5 m bredere enn dagens standard pluss grøfter.

Vestfolder'n spurte Arnfinn Solberg, som er formann på anlegget hva som blir gjort på vegen. - Vegen skal nå forsterkes til 10 tonns veg. Det er nødvendig når vi tenker på den trafikken det vil bli inn til et industrifelt. Videre skal alle grøftene tas samt endel skifting av stikkrenner.

Det har til nå vært ca. 2 måneders drift og anlegget går nå mot slutten.

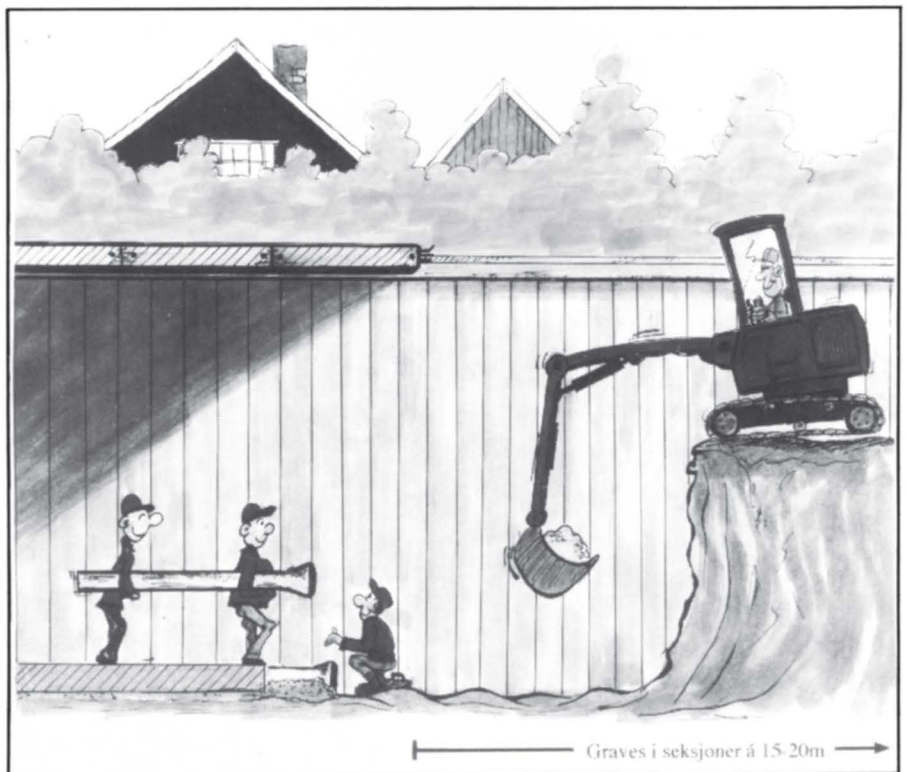


Her er Arve Kirkevold igang med grøftarbeider på vestre siden av fylkesvegen.

Spennende utfordringer på "Sydoverveien": Miljøtunnel og flytting av jernbane

Første oppgave i arbeidet med Sydoverveien, ny riksveg 310 fra Horten havn til Borre kirke, blir å flytte jernbanesporret på Steinsnes mot vest for å gjøre plass til den 700 meter lange miljøtunnelen gjennom området. De som helst hadde sett Vegvesenet som jernbanebygger får altså sitt ønske oppfylt fortere enn de hadde regnet med. Anleggsstart på den 4 km lange, sterkt etterlengtede vegen blir i april/mai neste år. Byggetiden vil bli ca. 2 år og, man regner med åpning til sommertrafikken 1994.

Erik Thomassen



Det er først og fremst miljøtunnelen som gjør prosjektet i Horten spesielt. Tunnelen koster alene halvparten av totalsummen, d.v.s. ca. 80 mill. kr., og den er den desidert største av sitt slag i Norge. Anleggstiden for tunnelen er beregnet til 18 måneder. Arbeidet må derfor startes opp på denne delen av prosjektet. - Det første vi gjør er å rydde og legge om jernbanen, sier Gunnar Hasle på anleggsavdelingen. Jernbanen skal gå i dagen vest for miljøtunnelen. Hasle forteller at det har vært vurdert å legge jernbanen "i samme hullet" som vegen, men dette er verken økonomisk eller praktisk gjennomførbart fordi jernbanen krever svakere stigning enn bilvegen.

Anleggsavdelingen har vært i kontakt med NSB med tanke på å få stengt jernbanen helt i anleggsperio-

den. Noe endelig svar på dette har NSB ikke gitt, så foreløpig jobbes det ut fra at jernbanetrafikken skal gå i anleggstiden. Når jernbanen er flyttet og vann- og kloakkledninger omgitt, vil man gå i gang med å sette ned 12 meter lange spunter på den 700 meter lange strekningen. Det blir 11 meter mellom spuntveggene. 130.000 kubikkmeter leire mellom spuntene skal så fjernes. Dette er en formidabel masseflyttingsoppgave, og det er en betydelig utfordring å finne en rimelig måte å bli kvitt overskuddsmasse på.

I første omgang vil man grave ut halvparten av dybden. Etterhvert som

gravningen skrider fram blir det støpt betonglokk over hullet. Deretter graver man ut resten av dybden. Total "takhøyde" blir 4,65 meter, og inne i tunnelen blir det plass til 7 meter kjørebane og to fortau på 1 meter hver. I tunnelen skal det forøvrig også monteres utluftningsanlegg og belysning og veggene skal frostsileres.

Miljøtunnelen blir ført fram gjennom tettbygd strøk og Hasle er forberedt på at det vil bli en del miljøulemper for beboerne, særlig i perioden hvor spuntene skal rammes ned. Støy og rystelser vil det bli mye av, men beboerne kan jo glede seg over at de får en støyfri veg når det hele er over. Et

problem med miljøtunneler i leire-områder som i Horten, er at det er fare for at grunnvannsstanden kan synke. Dette vil i så fall kunne medføre setningsskader på tilstøtende bebyggelse. For å unngå dette må tunnelen være så tett som mulig både i spuntvegger og i bunnen. En egen geotekniker fra Vegdirektoratet vil bli knyttet til prosjektet for å overvåke nettopp disse forholdene.

- Ser vi bort fra miljøtunnelen, er riksveg 310 et nokså ordinært vegprosjekt, sier Gunnar Hasle. Det skal bygges en kulvert og en bru i forbindelse med anlegget. I sydenden vil

vegen ende i en rundkjøring. I denne rundkjøringen skal vegen koples til eksisterende vegnett, samtidig som jernbanelinjen vil passere gjennom den. Den nokså sparsomme togtrafikken på Hortenslinjen gjør dette mulig.

Driftsformen er foreløpig usikker. "Sydoverveien" kan bli et rent entreprisanlegg eller en blanding mellom egenregi og entreprise. Mye avgjøres av når og hvordan vi kommer i gang i nordfylket. Skulle det skjære seg helt der, har vi også muligheten til å drive 310 som et rent egenregiprojekt. - Vi legger i utgangspunktet opp til 5 - 6 entreprisepakker, sier Hasle. Miljøtunnelen er en av disse. Det er også godt mulig at Vegvesenet kommer til å legge inn egenregikalculer på en del av entreprisene.

Ny riksveg 310 blir et spennende prosjekt. Ikke bare på grunn av miljøtunnelen. Å bygge veg i et byområde som dette medfører mye nærkontakt med grunneiere og befolkning, og Gunnar Hasle og anleggsavdelingen er innstilt på å gjøre en skikkelig jobb når det gjelder informasjon og publikumskontakt fra anlegget.

Nye prøveskilt, mindre inkasso

De nye prøveskiltene er til glede ikke bare for biltilsynet, men også for oss som driver med inkasso på vegkontoret.

Yngvar Pedersen

Siden disse utstedes for det antall dager det betales for, slipper vi å få saker til inkasso pga at lånerne sitter med skiltene ut over betalingsdagen.

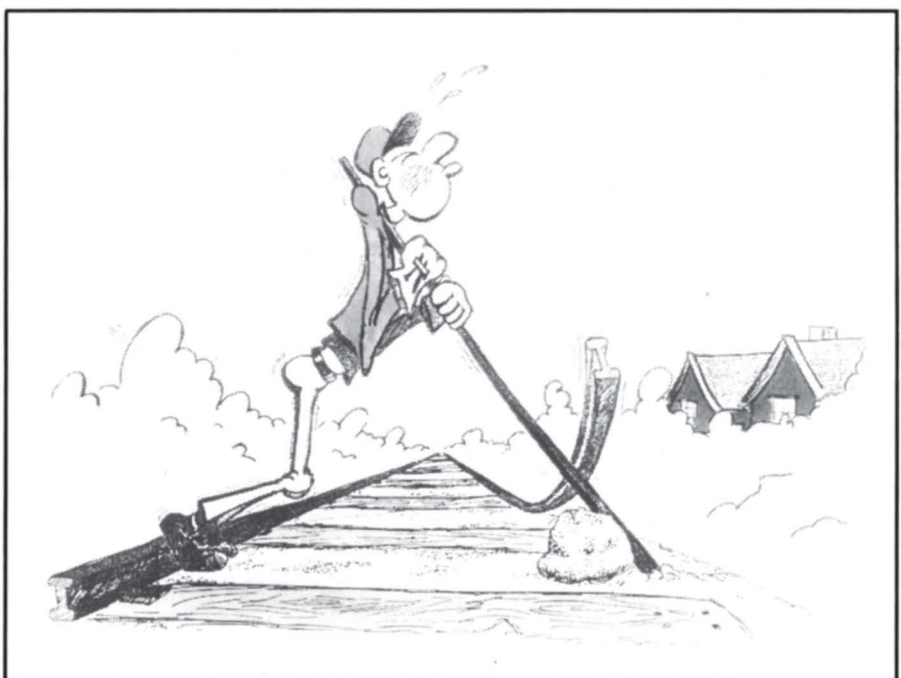
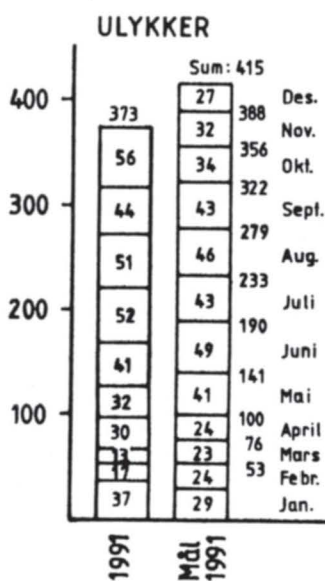
Resultatet av denne inkassovirksomheten har vært frustrerende. Det dreier seg i stor grad om tvilsomme betalere, slik at det sjelden er noe å ta utlegg eller pant i for å inndrive kravet.

Hittil i 1991 er 67 saker mht. prøvekjennemerker inkassobehandlet. De fleste av disse er småbeløp, mens noen få er på over 1000 kr. Krav under kr. 420 avskrives nå som ikke lønnsomme å inndrive, totalt hittil i 1991 30 stk. 18 er avskrevet som uerholdelige og to av prosessøkonomiske grunner. Bare tre krav er betalt, mens ett er frafalt. resten er til behandling i inkassobyrå i Tønsberg.

33 av kravene gjaldt biltilsynet i Tønsberg, 19 Horten og 15 Larvik. Gleden over å slippe disse sakene er absolutt til stede.

Mange trafikkulykker i Vestfold i oktober

56 ulykker i oktober. Vi må helt tilbake til juni 1990 for å finne en verre måned. Når vi har fått etterrapportert en del ulykker fra i sommer i tillegg blir bildet for 1991 dystre enn det vi hittil har regnet med.



BTV 2003 har lagt fram rapport Foreslår sammenslåing av biltilsynet og vedlikeholdet

Arbeidet i prosjektgruppa ved navn BTV-2003, biltilsynet mot år 2003, er nå avsluttet. Rapporten er delt ut til organisasjonene til orientering. Avdelingene vil få i oppdrag å komme med uttalelse til hva i rapporten som kan være aktuelt å ta inn i dokumentet for NVVP 1994-97.

Sigmund Riis

Som før omtalt har følgende vært med i prosjektgruppa:

- Anne Mai Presthaug, planavd.
- Tore Solberg, adm.øk.avd.
- Harald Ouff, bilt. Horten
- Thore Søyland, bilt. Tbg.
- Rolf Mathisen, bilt. Tbg. (org.repr.)
- Leif Gjestad, bilt.avd. vegk., (tidl. bilt. Larvik)
- Sigmund Riis, bilt.avd. vegk., prosj.leder
- Trygve Sivertsen, NIT-rådgivning, prosj.konsulent
- Magnus Bøie, biltilsynssjef, prosj.ansvarlig

Prosjektgruppa har prøvd å danne seg et bilde av hvordan etaten som helhet kan se ut om 10-15 år, i lys av eksterne og interne krav til funksjonsinnhold og effektiv og samfunnsmessig hensiktsmessig drift. I dette overordnede bildet har vi så forsøkt å plassere biltilsynets framtidige oppgaver i et organisatorisk system som vi mener er godt tilpasset framtidens krav.

Arbeidet har pågått et år, og det første halvåret brukte vi til å kartlegge kundenes og samfunnets behov på biltilsynets tjenestoområder. Resten av tiden er gått med til å vurdere alternative organisasjons- og lokaliseringer. Vi fant etter hvert ut



Gruppa som har sett på biltilsynets utvikling fram mot år 2003 foreslår å slå sammen biltilsynet og deler av vedlikeholdet og planavdelingen til en Vegtrafikkavdeling med ansvar for "alt over asfalten".

at vi måtte se biltilsynets oppgaver mer i sammenheng med øvrige oppgaver i etaten enn vi tidligere har gjort. Oppgavene på fagområdene miljø, trafikksikkerhet og service er i rask utvikling, og prosjektgruppa kom til at disse fagområdene må i større grad enn før vurderes og behandles i et mer helhetlig bilde. Vi må se utover tradisjonelle avdelingsgrenser, og sørge for at totalresultatet innen fagområdet vegtransport blir best mulig.

Samfunnets krav spesielt på miljøsidan antas å øke betydelig. Prosjektgruppa tror at det vil bli lagt en helt annen vekt på tilsyn med og styring av vegtrafikksystemet. Gruppa ser et behov for et større samarbeid rundt

det som rører seg over asfalten. Fagområdet trafikk og trafikant bør samles i en organisatorisk enhet for å sikre en best mulig helhetsvurdering av de tiltak som vil komme. Gruppa foreslår å kalle denne enheten for vegtrafikkavdeling (VTA). I denne bør inngå det meste av dagens biltilsyn og deler av vedlikeholds- og planavdelingen.

Videre foreslår gruppa at de deler av denne avdelingens oppgaver som dreier seg om kunderettede tjenester, lokaliseres til der kundene i størst grad oppholder seg, nemlig i byene. Herav begrepet vegvesenets servicebutikk (VSB). Herved oppnås minst 2 viktige ting:

* samfunnet spares for unødig bilkjøring

* kundene vil oppleve god tilgjengelighet til våre tjenester og i større grad "alt-på-ett-sted"-behandling, dvs. god service

På lang sikt vil antakelig en bevisst arealplanutvikling være den mest effektive måten å oppnå den mye etterlyste bærekraftige utvikling. Vi vet det vil medføre mange tunge drakamper mellom forskjellige interesseområder. Skal vegvesenet få den nødvendige pondus og innflytelse i disse sakene framover, må vi gå foran med det gode eksempel.

De funksjoner og oppgaver som ikke bør/kan betjenes i ovennevnte servicebutikker, foreslås lokalisert på nye felles veg- og biltilsynsstasjoner, av gruppa døpt vegtrafikkstasjoner (VTS). Felles stasjoner betyr bedre integrering av funksjoner av felles art, bedre utnyttelse av lokaliteter, utstyr mm.

Gruppa har også vurdert konsekvensene for mange andre faktorer som har betydning for valg av lokaliserings- og organisasjonsmodell, bl.a. arbeidsmiljø, ledelse, kostnader o.l.

En endring i etatens organisasjonsstruktur som BTV-gruppen forslår, vil nok av mange føles drastisk, med krav til ny kompetanse og for mange et nytt arbeidssted. Undertegnede har forståelse for at større endringer kan føles skremmende og skape utrygghet. Skulle de foreslåtte endringer bli aktuelle å gjennomføre, vil det selvsagt måtte gjøres over tid, og på en måte som sikrer den gode etatsånden vi idag har.

BTV-rapporten legges herved fram som ett bidrag til den diskusjon om disse spørsmål som vi regner med vil tilta både i bredde og styrke i åra framover. Noe av matrialet kan forhåpentligvis brukes i pågående NVVP-arbeid. Andre deler kan kanskje danne grunnlag for videre utredninger på forskjellige områder.

Jeg avslutter med et etterhvert mye brukt utsagn: "Ingen arbeidsplass er lenger sikker før den er forberedt på morgendagens krav."



Heidi Lier, Jarle Vardal og de andre i kontorseksjonene i biltilsynet kan velge uniformer fra et stort og sammensatt utvalg. Uniformene kommer ved årsskiftet.

Nå kommer uniformene!

I slutten av oktober var biltilsynets prøvekolleksjon av nye uniformer til de kontoransatte ute på stasjonene i fylket. Uniformene som skal brukes av hele kontorseksjonen vil bli levert omkring årsskiftet.

Erik Thomassen

Uniformene er mørkeblå, med burgunder som andre-farge i skjorter, slips, tørkler osv., stilige, men ikke spesielt originale vil vel de fleste si. Hver heltidsansatt for ta ut plagg for ca. 5000 kr. Foreløpig er det uklart om man må betale noe selv, men en ti-er i måneden har vært nevnt.

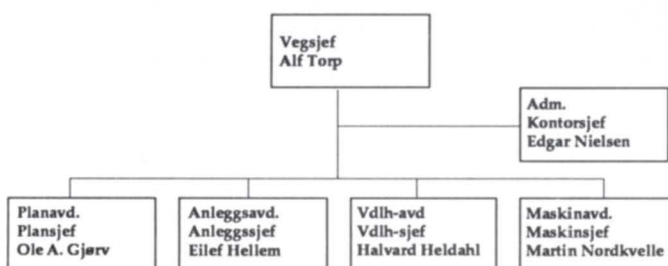
Det er mange valgmuligheter i uniformsprogrammet. Nedentil kan en velge mellom bukse, smalt eller vidt skjørt og bukse-skjørt. Ellers er det bluse og skjorter med korte og lange ermer, strikkejakke med eller uten ermer, vest og blazer, slips, tørkle og pyntelommetørkle.

Organisasjonsendringene ivaretar ikke kravene til produktivitet

Oppsynsmann Alf Berg fortalte meg en gang at på slutten av 1920-årene besto Vegvesenet av sju ansatte på vegkontoret, to oppsynsmenn i geografiske områder og 800 vegarbeidere i utedriften. De enkelte oppsynsmenn hadde ansvaret for all utedrift og ledelse innen anlegg, vedlikehold, personalpolitikk, akkordsetting, økonomi m.v. innenfor sitt område. Inndriften var felles for administrasjon, økonomi, men den tekniske drift var geografisk områderettet.

Antagelig i slutten av 1930 - årene ble fylket delt i tre geografiske områder: søndre, midtre og nordre. Dette mønster fortsatte frem til 1960 med en opptrapping av kontorpersonalet til 27, oppsyn til ni og en nedtrapping av andre uteansatte til 263.

I 1964 gikk vi over fra geografisk delte områder til den organisasjonsform vi har i dag. Organisasjon og ledelse av den enkelte enhet så da slik ut:



1. januar 1964 fikk vi ny veglov. Dette innebar at flere oppgaver ble lagt til vegkontorene, og den enkelte avdeling este ut uten at dette innebar noen store omkalfatring av organisasjonsmessig karakter. Endringene kom suksessivt og gikk i retning av sterk spesialisering. En slik spesialisering var ikke alltid gunstig for enkeltindividet i det den enkeltes interesseområde ofte ble tilsidesatt, og det var en sterk tendens til å bruke proteksjonistiske maktfaktorer i stedet for kvalitetsmessig produktivitet og menneskelig gangsinn når noe skulle forandres.

Tar vi en titt på forholdet utedrift og inndrift i den senere tid så har endringene vært slik. I 1960 var det 36 i kontor/oppsyn til 263 arbeidere/formenn, eller 7,31 ganger så mange ute, i 1982 var det 135 i kontor/oppsyn, mot 175 ute. Forholdstallet var nede i 1,3. I 1990 er forholdstallet krøpet helt ned i 0,9.

Det blir hevdet at det nå nyttes større andel innleid utstyr i utedriften enn før, men det tror jeg ikke er korrekt. Det kan nevnes at inndriften er forsterket med et anseelig antall konsulenter, hvilket er av nyere dato. Det er ingen tvil om at effektiviseringen og rasjonaliseringen er utført i utedriften. Når det gjelder inndriften så kan det misykenkes at store tungleste dokumenter som kun leses av forfatteren har en tendens til å overta. Mye tid brukes også til lange kjedelige møter som ikke gir noe matnyttig.

1. november 1987 ble inndriften i vedlikeholdet endret ved at vi gikk over fra geografiske områder til funksjonsdeling. Anleggsavdelingen gikk senere andre vegen og flyttet kontorpersonalet ut, d.v.s. nærmere der jobbene utføres. Jeg er ikke i tvil om at den modell anleggsavdelingen har valgt er den mest gunstige for personalet og driften.

I november 1990 la Bjørvigutvalget frem sin innstilling soim i utgangspunktet mente at det nå var nødvendig å foreta store og omfattende omlegninger i vegvesenets administrasjonssystemer. Etter det Veggen og vi skriver, er det benyttet 90 000 timer til dette arbeidet, d.v.s. over 40 årsverk, og hva er kommet frem?

Jo, meget lite utover mindre tilpasninger til ny teknologi og kosmetiske forandringer. De fleste enkeltindivider vil knappst merke at noe har vært på gang når den såkalte organisasjonsendringen er foretatt. En pussighet ved OU er at de fleste gir uttrykk for at de har så mye å gjøre at de gjerne skulle ha ansatt minst en til for å hjelpe seg. En slik løsning ville antagelig resultere i en vesentlig fordyrelse av våre tjenester og en økning av papirmengden uten at publikum på vegnettet ville få bedre vilkår.

Det kan spørres hva er store endringer og hvem er med på slike? Jo, det er den konkurranseutsatte virksomheten som ofte er blitt utsatt for denne problemstillingen: Reduser antall ansatte med 20 %, øk produktiviteten med 30 %, eller forsvinn fra markedet. Slike rammer gir forandringer som vil merkes.

Ved OU er det viktig å tenke nytt og kutte ut gamle levninger. Såvidt jeg kan se er det lite nytenkning rundt i fylkene. Det er trygt å sove videre for den som slipper å bli vekket. Kanskje blir det snart vår tid om vi ikke skjerper oss!

Audun Nordbotten



Vi presenterer:



Bruseksjonen

Anleggsavdelingens bruseksjon tar seg av det meste når det gjelder nybygging og reparasjoner av bruer i fylket.

Vi legger opp til å være faglig sterke og mener at vi har vår styrke i dyktige medarbeidere. Dette gjør at vi er på banen når det gjelder konkurranse-dyktighet.

Det forsøkes å vise service overfor de øvrige i etaten vår.

Takket være stor allsidighet hos våre folk, kan vi påta oss de fleste oppdrag på brusida hvor det er fornuftig at vi kommer inn, så sant kapasiteten tillater dette.

Den største delen av byggevolumet vårt går på nybygging av kulverter og bruer hvor vi året rundt selv står for byggingen med egne folk.

I nært og godt samarbeid med vedlikeholdsavdelingen står vi for den

utførende del av brureparasjoner etter vedlikeholdets oppsatte bruprogram og budsjetter. Det holdes jevnlig møter mellom vedlikeholdsavdelingen og bruseksjonen hvor oppdrag, metoder, framdrift og kostnader vurderes og følges opp.

Vi har egne rekkverkslag som setter opp bru- og vegrekkverk.

Videre påtar vi oss bygging av brufuger og har et eget program for vedlikehold av brufuger.

Vårt største prosjekt i år er Gjenne-stadmyra bru på E18 i Stokke. Brua har lengde 200 meter og bredde 14 meter og er bygget i sin helhet av våre egne folk med unntak av pelearbeidene.

Oppdragene våre spenner fra at vi selv er entreprenøren til å ha byggeledelsen ved entreprisen.

Staben vår består for tiden av 1 ingeniør, 4 oppsynsmenn, 15 fast ansatte vektjenestemenn, 2 lærlinger og 5 korttidsansatte.

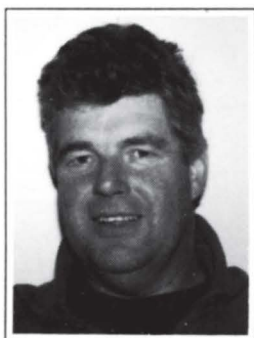
Vi utfører i år arbeider for følgende beløp:

Bruvedlikehold rv: 3 mill. kr
Bruvedlikehold fv: 0,85 mill. kr
Brurekkverk : 0,325 mill. kr
Nybygging bruer: 20,5 mill. kr
Andre prosjekter: 2 mill. kr.

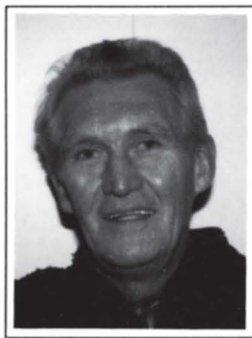
Når det gjelder egenregikalkyle ser vi det som en stor utfordring å være med å konkurrere om disse. Av 6 anbud vi har regnet på, har vi vunnet 3.

Einar Lunde

Brusek



Helge Sogn



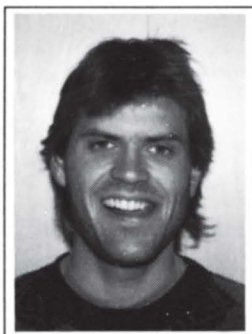
Harald Wessel



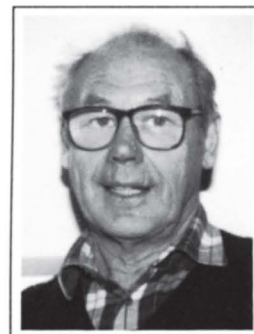
Trond Bårnes



Finn Tore Lie



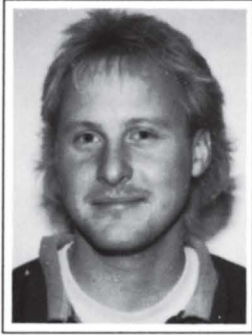
Rikard Vassdal



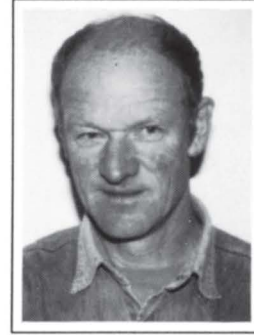
Gunnar Stien



André Revaa



Gunnar Moen

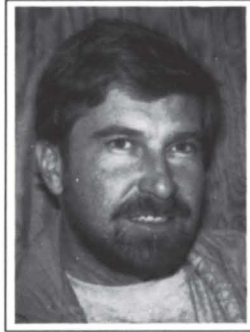


Arne Hansen

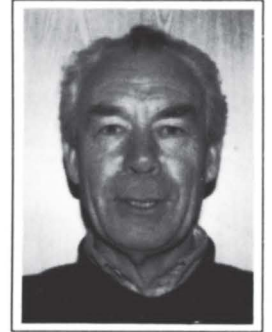
sjonen



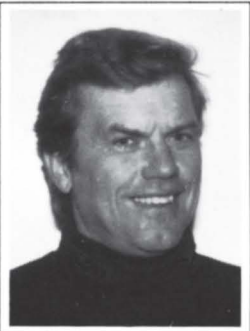
Tor Opsahl



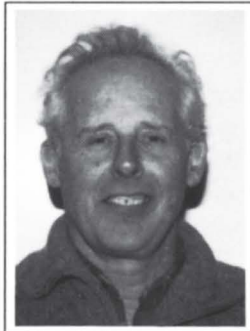
Odd Lund-Isaksen



Sverre Larsen



Harald Bøvre



Finn Malmquist



Terje Haugrud



Kjell Rønningen

Helge Sogn, født 26. april 1946. Helge begynte i Statens vegvesen Vestfold 1972 på anlegget på Farriseidet, bruene. Etter Farriseidet ble det Lågendalen. Hele tiden har han vært på bruer og kulverter. Da de holdt på med Holmestrandtunnelen var han på søndre enden av tunnelen. Andre anlegg som Helge har vært på er Svelvik, Kjellekrysset osv. Han har vært formannsiden 1980. Som mange andre i Vegvesenet har også Helge vært på hvalfangst (tre sesonger). Helge har gård i Lardal og har lakserett i Lågen. Ellers bruker han fritiden til bridge hver mandag og er ofte på dans (gammeldans) i helgene på hjemstedets bygdelokale.

Harald Wessel, født 4. mars 1930. Harald begynte i Vegvesenet i 1970 på borvogn i Lågendalen. Samme året ble det ledig jobb på bruene, og han søkte den og har siden vært på forskjellige anlegg rundt i distriktet. Holmestrandtunnelen har han vært med på, E 18 på Fokserød, Sem og Stokke. Før han begynte i Statens vegvesen Vestfold har han hele 7 år på hvalfangst og har mange år som skogsarbeider. Harald har også i sin tid jobbet i steinbrudd i Tvedalen. Også Harald har gård i Lardal, nærmere bestemt på Styrvold. Friluftsmenneske er han og liker skiturer om vinteren.

Trond Bårnes, født 5. mars 1955. I 1972 begynte Trond som flisegutt på anlegget på Farriseidet sammen med Eivind Holtan. Da han ble 18 år gammel, hadde Stien bruk for borer og Trond begynte der. Han har vært innom alt av fjellarbeid i løpet av ca. 10 år. "Klampesnekker" sammen med brugjengen. Helge og Trond har stort sett jobbet sammen hele tiden og vært over hele fylket, stort sett på bruanelegg. Ved siden av å ha gård, jobber Trond i Vegvesenet! Neida, Trond er gårdbruker og bruker all sin fritid sammen med storfe og sau på sin gård i Kroken. Han er den første i Lardal som har bygd halmhytte til storfe! Før han begynte i Vegvesenet hadde han såvidt vært innom litt skogsarbeid. Han har fagbrev med forskaling som praktisk prøve, og han har sprengsertifikat.

Tor Opsahl, født 6. mai 1943. Tor begynte som flisegutt i Koppervikdalen da han var 15 år gammel

sammen med Johannes Olsen. Og har siden det vært på anlegg. En "liten" tur til sjøs fra han var 16 til han var 20 år rakk han også, før han igjen begynte i Vegvesenet, da på Svelvikvegen. Tor har hatt all pukking (borvogn) på Kopstad. Han sluttet igjen i 1971 og begynte hos Kåre Bakker, var da på Bolærne i ca. 3 år og 1 år på Tøyenbadet i Oslo. Da han igjen begynte i Vegvesenet var det på Hvåra bru. Siden har det vært fjell- og bruarbeid. På fritiden driver han stort sett med fiske. Lager garn og legger garn i fjorden. Det går stort sett på garnfiske etter ørret.

Odd Lund-Isaksen, født 17. april 1953. I 1977 begynte Odd på anlegget på Kirkevold. Senere ble det anlegget på Svelvik som oppsynsmannsassistent. Han var kontrollør på Vrengen en periode og oppsynsmann i Holmestrandtunnelen. Der var han leder for ett av de tre laga. Var med på å rive gamle Vrengen bru. I 1984 reiste han til Tanzania på 2 års kontrakt med NORAD, der han drev med vedlikehold av bygdeveger. Kom så tilbake til Vegvesenet etter 2 år, for så å reise ned igjen etter 2 år. Odd liker seg veldig godt i varmen! Denne gangen var han der fra 1988 til juni 1991. Fortsetter sin karriere i Vegvesenet sammen med brugjengen. Det kan nevnes at Odd liker godt båtlivet. Han har kjøpt seg et gammelt hus som har restaurerer over lang tid. Odd likte seg så godt i Afrika at han godt kunne tenke seg tilbake dit, så vi får se hvor lenge han holder ut denne gangen!

Sverre Larsen, født 20. juli 1932. Sverre begynte i Statens vegvesen Vestfold som voksen gutt! Han begynte her i 1977 på Kil bru ved Larvik sammen med Askersrud. Han jobbet også på anlegget E 18 Haukerød med betong og bru som arbeidsområder. Sverre har også vært i Holmestrandtunnelen sammen med gjengen fra Hordaland. Av yrke er Sverre snekker, møbelsnekker. Før han begynte i Vegvesenet har han hatt 8 sesonger på hvalfangst og bygningssnekker om sommeren. Han har også jobbet som snekker på full tid og har jobbet som alt mulig mann i møbelforretning. Rett før han begynte hos oss hadde han vært på Kaldnes. Sverre er sportsinteressert og er en familens mann med selvbygd hus på Ringshaug. Det har

vært spennende å komme som godt voksen mann inn i et godt etablert miljø som det er i utedriften. Men det har godt meget bra og Sverre liker seg godt i brugjengen.

Finn Tore Lie, født 18. april 1944. 15. mars 1974 begynte Finn Tore i Statens vegvesen Vestfold. Han begynte først i vedlikeholdet i Tjølling under Clementz. Der var han i 2 år før han ble overflyttet til maskinavdelingen. Derfra ble han lånt ut til brugjengen og har siden vært der. Det var i 1983 og er nå ansatt ved bruseksjonen. Finn Tore har jobbet på Fokserødanlegget og har vært på E 18 Sem og Stokke samt noen småjobber i distriktet og på gangbrua ved Skoppum. Finn Tore har ikke fritidsproblemer, han holder nemlig på å bygge hytte på fjellet. Han liker godt friluftsliv og fiske.

Rikard Vassdal, født 30. september 1970. Rikard begynte i Vegvesenet juni 1988 som lærling. Han har gått læretida og fikk fast jobb mars 1991. Fagbrev tok han i forskaling. Rikard har stort sett vært med brugjengen hele tiden. På Vega's fotball- og håndballlag er Rikard en aktiv gutt, han kan nemlig brukes til det meste! Han var med på fotballlaget som vant vegcupen i år. Fritiden går stort sett med til "mekking" og kjøring med motorsykkel. Å lufte to Siberian Husky tar også endel av Rikards fritid. Rikard er en stille og rolig gutt som er godt likt av Vegvesenets unge jenter, særlig på turer!

Gunnar Stien, født 14. oktober 1927. Gunnar må nok regnes som en av Vegvesenets veteraner! Han begynte i Statens vegvesen i 1964 i Aust-Agder, på planavdelingen ved vegkontoret. Senere jobbet han som oppsynsmann i Risør. Så søkte han jobb i Østfold på E6 i Rygge og var der i 4 1/2 år. Flyttet til Vestfold i 1970 og begynte å jobbe som oppsynsmann på Lågendalsanlegget. Senere ble det anlegget E18 Farris og på Hvåra bru. Den gangen var det en vedlikeholdsgjeng av bruseksjonen. Før han begynte i Vegvesenet jobbet han mye som entreprenør for Vegvesenet i Aust-Agder i 11 år. Den gangen Stien "søkte" jobb i Vegvesenet, var det bare en liten prat med de rette personene som skulle til. Gunnar er et friluftsmenneske og er glad i å trimme. Har hytte på Sør-

landet som trenger er del stell, og da benytter han anledningen til å fiske litt og har ellers ikke vanskelig for å finne på noe i fritiden.

Harald Bøvre, født 28. april 1942.

Harald begynte i Statens vegvesen Vestfold høsten 1978 på anlegg, kulvert på Hystadveien. Han har siden vært på anlegg. Murte kulvert på Elveveien. På E18 anlegget Sem har han vært på bruene og kulvertene. Harald har jobbet som snekker bestandig. Da han kom inn i Vegvesenet, var det som søker til jobb som snekker. Før han begynte hos oss, jobbet han som snekker for små og store byggherrer. Harald er sportsinteressert og har sparket fotball på Vega i mange år. På bowlinglaget på Verningen er han også aktiv. Ellers er han glad i å være ute i frisk luft.

Finn Malmquist, født 23. september 1930. Han begynte i Vegvesenet i 1974 på anlegget Bommestad og etterhvert kom han til Farris eidet, stort sett med vanlig anleggsarbeid. Etter det var han i fjellet i Tvedalen og har senere vært på bruer i Lågendalen, Hvåra og Brufoss. Kom også senere til Elveveien. Finn har drevet mye med snekring, amering og forskaling og det ble mer og mer bruer. Før han begynte i Vegvesenet hadde han vært 25 år ved veldikeholdsavdelingen hos Treschow. Han liker seg godt i Vegvesenet. På fritiden liker han godt å gå turer i fjellet, noe han gjør hver sommer. Ellers er Finn en familiens mann og trives hjemme.

Terje Haugrud, født 22. mai 1962.

Terje er den "ferskeste" i brugjengen og er ikke fast ansatt. Han har foreløpig et engasjement fram til sommeren, men håper å kunne fortsette i Vegvesenet hvor han liker seg meget godt. Kanskje det på E18 i nord kan være bruk for folk? Terje har vært innom Vegvesenet en gang tidligere, nemlig sommeren 1977, da var han med på å stikke ut den nye traseen på Holmene. Det var et korttidsengasjement. Så begynte han i Veidekke som formann, men måtte se seg om etter noe annet da det ble vanskelig med jobb der. Så begynte han i Vegvesenet og er oppsynsmann på bruene. Av fritidsinteresser kan nevnes at Terje er med i Tønsberg og Omegn pistolklubb og han spiller litt badminton. Han kommer opprinnelig fra Nes

kommune i Akershus fylke, men flyttet til Tønsberg i 1986 og liker seg godt både i Vegvesenet og i distriktet. Terje er positivt overrasket over Vegvesenet og kunne nå ikke tenke seg annet sted å arbeide!

Andrè Revaa, født 6. april 1965.

Andrè begynte i Statens vegvesen Vestfold som lærling. Han var med i første kullet med lærlinger som Vegvesenet tok inn og fikk etter endt læretid fast jobb på anlegget. Begynte da på Fokserød og senere ble det E18 både Sem og Stokke. Det er bruarbeid som det har vært mest av i det siste, og der er han nå formann. Lurer på om ikke han er Vegvesenets yngste formann?! Andrè kom inn i Vegvesenet rett fra skolen, bygg- og anlegg og tømmerlinja. Mens han gikk på skolen, jobbet han litt hos mindre entreprenører. Aktiv håndballspiller på Nøtterøy er han, men nå er han skadet! Fotball på Vega blir det også tid til og er fast innslag på de årlige turene til Gol (Hallingkastet). Andre er nå i startfasen til å stifte familie og bygger hus i Robergrønningen. Satser på kjernefamilien!

Gunnar Moen, født 23. desember 1968. Gunnar begynte også som lærling. Det var i 1986. Han hadde 2 år på yrkesskolen først og gikk i lære fram til 1.1.1988 da fikk han fast jobb på bruene hos John Askersrud. Han har vært på Bispevegen bru og E18 anlegget i Sem og Stokke. Gunnar blir på parsellen Holmene - Tassebekk fram til åpninga 15. november og setter opp rekkverk. Ellers blir det småreparasjoner rundt om i fylket etter det. Det kan nevnes at han er midlertidig formann. Gunnar kom rett fra skolebenken til Vegvesenet. På fritida spiller han fotball og håndball for Vega og er med på både Hallingkastet og vegcupen. Han er ellers glad i båter og biler: Familieracer og Mercedes! Liker å "mekke" biler og er ellers der det skjer noe.

Arne Hansen, født 17. mai 1942.

Arne begynte i Vegvesenet i 1977 på anlegget. Han startet opp på Hvåra bru. Det var egentlig anlegget han ble ansatt på, men det ble snart bruarbeider for Eivind Holtan, formann den gang var Artur Bøe. Så ble han lånt ut til rekkverkjengen. Så søkte han seg til vedlikeholdet, men de hadde fremdeles bruk for folk i brugjengen, der-

for ble det tilbake etter ca. 2 år. Akkurat nå er han igang med fugging på bruene. Arne er interessert i fjellet og han og kona er stadig på turer. Det har blitt både Jostedalen, Flom og andre fjellstrøk i det siste. Molteturer blir det også tid til og litt fiske. Før han begynte å jobbe i Vegvesenet jobbet han i skogen akkurat som sin far. Datteren til Arne har også vært å se i Vegvesenets anleggsgjeng.

Kjell Rønningen, født 26. juni 1930.

Kjell begynte allerede så tidlig som i 1957 som fast ansatt, etter å ha vært innom også i 1956. Han begynte allerede da med bruarbeider, det var på Hillestad bru og senere Grelland bru. Så var han på maskinsentralen og var maskinfører på traktorgraver bl.a. i 5-6 år. Det var jobbing både for maskin og vedlikeholdet, da under Jahren. Så kom han tilbake til anlegg. Han jobbet da på forlengelsen tunnelen i Smørstein. Etter det ble det igjen brugjengen og han har vært der siden. I helgene liker Kjell å ferdes i skog og mark, han liker å gå lange turer. Litt tid til å være hobbybonde får han også. Barnebarna er det stas med, så han liker å gå turer sammen med dem. Før han begynte i Vegvesenet var Kjell sjømann i 10 år. Han reiste til sjøs i 1947 og har 4 turer på hvalfangst.

Tom Erik Hansen, født 3. oktober 1968.

Tom Erik begynte i Statens vegvesen Vestfold juni 1986 som lærling etter å ha gått 2 år på yrkesskolen. 1.1.1988 ble han fast ansatt og har vært på Elvebakken bru og senere på E18 anlegget. Tom Erik er med på Vegas håndballag og er derfor fast med på turene til Gol. Han kjører Fiat og er ugift og leier gammelt hus med utedo!

Eivind Holtan, født 1. juli 1944.

Eivind begynte i Vegvesenet 29.6.1964. Først var han praktikant på vedlikeholdet hos Clementz på Fokserød. Så ble han fast ansatt på vedlikeholdet og var der fram til 1965 da han begynte på maskinsentralen som maskinfører. Fra 1970-72 kjørte han i pukkverket på Odberg sammen med Nils Mehammer. Siden ble det anlegg og han var oppsynsmannssass. Før han ble oppsynsmann i 1978. Han er nå på bruer og har vært på mange forskjellige anlegg, bl.a. Hvåra bru, Brufoss, Vrengen. Eivind har gård og hest!!

Julenisser med gul bil i østerled



Kåre Holtung og Frank Larsen har vært i Litauen med lastebil og hjelpesendinger til Kaunas.

Undertegnede har nylig kommet hjem fra reise gjennom de Baltiske stater og med byen Kaunas som mål. Hensikten med turen var å bringe en hjelpesending til denne byen som Vestfold fylkeskommune har innledet et spesielt samarbeid med. Med på turen var for øvrig Frank Larsen og Trond Torgersen fra Vestfold ambulansetjeneste.

Kåre Holtung

Gavene vi hadde med var i grove trekk følgende:

- *Volvo F-7 lastebil med brøyteplog, sandstrøpparat og bakmontert kran.
- *Volvo 245 ambulans med alt utstyr. Kuvøse, operasjonsbord samt en mengde annet sykehusutstyr.
- *Tannlegekontorutstyr.
- *Ny telefax til rådhuset i Kaunas (eneste

fax i byen!).

- *Uniformer for ambulanspersonell.
- *4 m³ bleier og sanitetsbind fra Saba.
- *4 m³ klær, prøvekolleksjoner fra Adelsten samt noe pent brukt tøy innsamlet privat.

Innspurten med klargjøring av biler og utstyr samt pakking ble meget hektisk da fergeavgangen Stockholm - Tallin var endret og avreisen måtte forseres en dag. Kl. 0300 natt til onsdag 9. oktober var lastebilen møysommelig stuvet, med svært lite "luft i lasta". Det var litt av en høystakk som tok av fra vegsentralen onsdag ettermiddag.

Vi stanset i Ørebro ved 01-tida om natta og fortsatte til Stockholm dagen etter. Herfra gikk turen med bilfergen "Nord-Estonia" til Tallin der vi ankom kl. 0800 fredag morgen.

Her ble vi møtt av Egidijus Bartusevicius, sjefslege ved ambulansesentralen i Kaunas og hans "stab" på fire

personer. Disse skulle vise oss vegen gjennom Estland, via Riga i Latvia og fram til Kaunas, nest største by i Litauen og på størrelse med Oslo.

Å ha med kjentmann skulle vise seg å være svært nødvendig. Etter at de Baltiske stater ble erklært selvstendige så seint som i august i år er det meste som minner om Sovjets okkupasjon fjernet, inklusive vegvisere med sovjetiske navn. Følgelig er skiltingen svært mangelfull.

Inntrykk som sitter igjen etter denne turen på ca. 60 mil: Rette veger i et forholdsvis flatt landskap, fast dekke på alle veger, men utrolig ujevnt. I en baktung og høyt lasta bil førte Frank og jeg en rastløst tilværelse, og bilbelte fikk en ny funksjon: Å holde oss på plass i setet.

Ellers befant vi oss i dårlig selskap hva angikk kjøretøystandard. Mye punktering og mange havarerte biler i vegkanten hvor tildels kompliserte

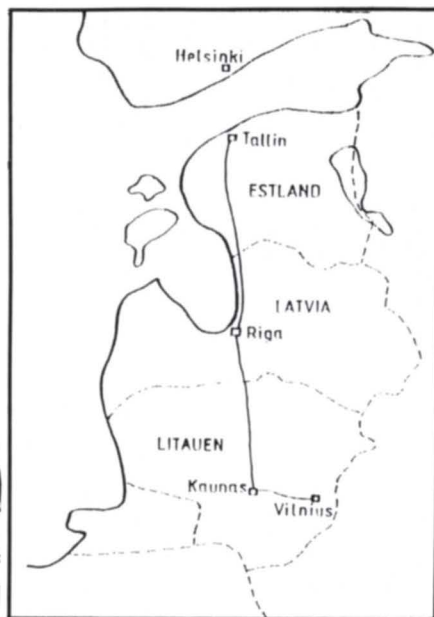
MŪSŪ MIESTE VIEŠI NORVEGAI



I Kauna atvykusi norvegų delegacija pirmiausiai apsilanke Greitosios medicinos pagalbos stovyje ir padovanojo visiems mums labai vertingą siuntą... "Volvo" firmos "greituko". Tai Norvegijos Vestfoldo apskrities centrinės ligoninės mums skirta dovana.

Vakar norvegai kita dovana - vaikų inkubatorių - įteikė kūdikių namams. Čia jie susitiko su dirbančiu personalu, apžiūrejo patalpas ir... drauge apgailestavo, kad jos pilnos vaikų...

Edmundo KATINO nuotraukos



reparasjoner ble utført på stedet. Eksosutslipp som her hjemme ville resulterere i avskilting på stedet. Og sikring av last måtte være et ukjent begrep. Vi møtte et par tømmerlass som nesten skremte motgående trafikk av vegen!

Og da mørket senket seg etter at vi hadde prøvd brukning av kulestein i Riga (anbefales som testbane), fikk vi erfare en ny praksis m.h.t. lysbruk: Lyspærer er mangelvare, og man sparer på strømmen. Dersom forankjørende bruker fullt lys er det ingen grunn for de bak til å bruke lys, ihvertfall ikke mer enn park.

Vi ankom ambulansesentralen i Kaunas ved 02-tida, og dette skulle bli vår "base" de fem dagene vi oppholdt oss i landet. Ble innlosjert på et av byens to hoteller, ikke vesentlig standard, men fullt akseptabelt.

Lørdag gikk med til lossing av bilene under stort oppbud av interesserte, og førstesidestoff i to av byens aviser på mandag.

Søndag kjørte Egidijus & Co. oss til

Vilnius, landets hovedstad som ligger 10 mil øst for Kaunas. Vi møtte her en historisk by i dobbel forstand. Fra fjern historie har byen en mengde

gamle hus, festningsverk og enormt rikt utsmykkede kirker av forskjellige stilarter. Vi opplevde en vielse i en kirke, og innledningen til en katolsk



Bil og utstyr ble vel mottatt. På bildet folkene som fulgte med under oppholdet.

gudstjeneste i en annen, og vi ante den rollen religionen har spilt i en nasjon som har vært okkupert av Sovjet i hele 50 år.

Og her så vi Litauens nære historie på nært hold, det 300 m høye fjernsynstårnet, ute av drift og med piggråd-sperringer rundt. Det var her de dramatiske hendelsene utspant seg 13. januar i år da 13 Litauere måtte bøte med livet i kamp for et av vår tids viktigste våpen: Radio og TV-stasjonen. Og vi vandret rundt parlamentsbygningen som enda står fullt barrikadert med svære sementblokker, steiner, jerngitter og med sandsekker i vinduene. Litauerne nekter å fjerne barrikadene før alle sovjetiske soldater er ute av landet. Og trestokkene foran parlamentsbygningen hvor litauiske soldater har spikret opp sine krigsmedaljer, symbolikken i alle de gjennomaglede Leninsilhuettene var klare.

Vi opplevde en nasjonal bevissthet og en kunnskapsrikdom om gammel Litauisk historie som imponerte.

Men hva med framtida? Her ligger enorme utfordringer, en nyvunnen selvstendighet, men teknisk nivå som hos oss tidlig på 50-tallet og en skakkjørt økonomi. Rublens verdi er ei effektiv sperre for handel med vesten, den er nesten ikke noe verd. Omsatt i vår valuta kosta bensinen 10 øre pr. liter, drosjeregning for 50 mil lød på 20 kroner og ei flaske god vodka kosta 5 kroner. Og dette er ikke billig for litauerne.

Vi opplevde å se tannlegebor drevet med pedalkraft, og kan melde tilbake at alt vi hadde med ble mottatt med åpne armer og stor begeistring.

De tre siste dagene vi var i landet gikk med til montering av utstyr og opplæring i bruk av dette. Jeg hadde med to kvinnelige ingeniørstudenter som tolker, og han som skulle videreforme kunnskapene om bil og brøyteutstyr var elektroingeniør.

Generelt sitter jeg igjen med inntrykk av Litauerne som et folk med gjennomsnittlig høy kompetanse, men total mangel på teknologi. Vårt bruk-og-kast-samfunn burde ha adskillig å bidra med i tida som kommer.



Vegstandarden var bra, men vegdekket dårlig og punkteringer hører med til dagens orden. Legg merke til slangen bak bussen.

Før vi forlot Kaunas torsdag morgen rakk vi å hilse på den offisielle delegasjonen fra Vestfold fylkeskommune som ankom kl. 0100 om natta. Vi møtte dem med champagne, kjøpt midt på natta (med dollar i hand er det meste mulig) og bragt til hotellet med ambulanse!

Vi returnerte med minibuss til Riga og fly derfra via Helsinki.

Som dere skjønner, mitt største problem med å formidle inntrykkene etter turen er å fatte meg i korthet.....



Snofreser klar for vinteren. Utstyret til Vegvesenet var ofte gammelmodig og led under svakt vedlikehold.

Elgproblemer på nye E 18?

Den nye motorvegstreknin-gen gjennom Stokke som åpnes 15. november går gjennom områder med store elgtrekk. Det har vært vurdert flere tiltak for å unngå for store konflikter med trafikken. Skogen er nå ryddet i et 10 - 15 meters belte på begge sider av vegen, og det blir klargjort et krysningpunkt med bedre sikt enn andre steder. I et forsøk på å lede elgen til dette krysningpunktet settes det opp et ledegjerde, bestående av tre høyder fluoriserende bånd. Etter at vi har sett hvordan elgen reagerer på den nye vegen vil vi vurdere andre tiltak.

Hans Stordal

Tre steder på strekningen er hyppigheten av kryssing større enn andre steder. Vi skal se nærmere på strekningen Østreborge - Ramsum, forholdsvis langt nord på parsellen. På nåværende E 18 like ved anleggskontoret har det de siste ti årene blitt påkjørt henimot 20 elg. Det forholdsvis konsentrerte trekket ved Lundskogen sper seg ut i en vifteform med en krysningsslengde på 600 - 700 meter på nye E 18. Trekket har delvis sin årsak i vandring over E 18 mellom Akersvannet i øst og skogsområdene i vest. Delvis er trekket et beitetrekk over døgnet.

Det er vanskelig å si om den nye vegen vil føre til at elgen legger om sine trekkvaner vesentlig. Forhold som uthogsten for vegen, biltrafikken og bruk av rasteplassene kan virke inn på trekkvanene. Det er derfor vanskelig å planlegge krysningpunkter før vi ser hvordan dyrene reagerer på miljøendringene.

Vi har vurdert flere virkemidler. Et permanent stengegjerde på hele strekningen ville medføre at elgen ville følge gjerdet og krysse der gjerdet slutter. Vi vurderte det slik at sikten ikke er noe bedre på disse stedene enn på strekningen forøvrig. Skal man finne åpenbart bedre krysningste-

der må stengegjerdet begynne på jordene ved Holmene og slutte i syd på jordene ved Sørbykrysset, en lengde på ca. 2 km.

Vi er imidlertid usikre på om dette var for lang strekning uten krysningpunkter. Dette kunne i så fall medføre at elgen gikk på gjerdet for å komme igjennom. Hvis så var tilfellet var det nødvendig med åpning i gjerdet i et punkt nær trekkruta. Vi ville da få tre krysningpunkter på strekningen. Spørsmålet vi da stilte oss var om trafikantene ville oppfatte en kontrollert skiltet kryssing som eneste kryssing og dermed være mindre observante på andre steder på strekningen.

Lysregulering av krysningpunkt har også vært vurdert. Spørsmålet er om elgkrysningene er mange nok til at dette kan forsvares på en høytrafikkert motorveg. Et annet forhold er driftssikkerheten. Hedmark har tatt ned sitt anlegg mellom Hamar og Elverum. Anlegget i Nittedal er i drift, men det har også her vært funksjons- og hærverksproblemer.

Resultatet av vurderingen var at stengegjerder med kontrollerte overganger er et mulig tiltak dersom det virkelig ble konflikter på strekningen. Dette, og eventuelt andre tiltak, vil vi vurdere etter å ha fulgt

utviklingen i ett - tre år. Når vegen åpner vil elgtiltakene være to-delte. For det første bygger vi på ryddingsprinsippet, d.v.s at det skal være fri sikt ut til 10 - 15 meter fra hvitstripa. Dette vil igjen si at elgen i prinsippet kan krysse på hele strekningen.

Ved spengning er det for det andre gjort ferdig et krysningpunkt med bedre sikt enn ellers. På motsatt side er skråningen slakket ut for å oppnå samme virkning. Det blir også satt opp ledegjerde, bestående av tre høyder fluoriserende bånd (bredde 9 cm.). Vi har imidlertid ikke tro på at dette ledegjerdet har full effekt, men dersom f.eks. 40 - 50 % av dyra kan ledes til overgangen har vi oppnådd en del. Denne overgangen vil forøvrig også bli benyttet dersom det er aktuelt med kontrollert kryssing i forbindelse med eventuelle fremtidige stengegjerder.

Kontakter rundt om til forskjellige ressurspersoner tilsier at forutsetningene og løsninger på et sted ikke uten videre kan overføres til et annet. Videre har det vist seg at det nok er like mange meninger om problemmatikken som det er debattanter. Dette tilsier at uansett hva vi gjør så vil det være enkelte som i ettertid har visst bedre enn oss.



Store elgtrekk passerer over nye E 18 i Stokke, og vi må regne med ulykker. Endelige tiltak vil bli vurdert når man ser hvordan elgens adferdsvaner påvirkes av vegen.

Statsbudsjettet:

Mye penger til Vestfoldveger

Forslaget til Statsbudsjett for 1992 ble lagt fram i begynnelsen av oktober. Regjeringen foreslår 275 mill. kr. til investeringer på riksvegnettet i Vestfold i 1992. Dette er ca. 50 % mer enn det vi har disponert i år. Av beløpet er 145,8 mill. kr. avsatt til ny E 18 i nordre Vestfold og 59,6 mill. kr. til ny riksveg 310 Horten - Borre. Ellers er det foreslått bevilget 25,1 mill. kr. til sikkerhets- og miljøtiltak på riksvegene i Vestfold. I en tilleggsproposisjon foreslår Regjeringen dessuten å bevilge 7 mill. kr. til prosjektet "Sykkelbyen Tønsberg - Nøtterøy" over årets budsjett.

Erik Thomassen

Anleggsarbeidene i nordfylket kan ikke starte før behandlingen i departementet er avsluttet og også detaljplanene er godkjent. Samferdselsminister Kjell Opseth kommer for å befare prosjektet 19. november. Ventelig vil den endelige avgjørelsen komme relativt raskt etter dette. Detaljplanene godkjennes av vegsjefen med Vegdirektoratet som klageinstans. Den foreslåtte bevilgningen er stor nok til full drift på anlegget i hele 1992. Skal

vi få dette til, må vi få formalitetene på plass så fort som mulig.

Den nye riksvegen fra Horten havn til Borre kirke er et prosjekt som ikke ligger inne i investeringsprogrammet for vegplanperioden 1990 - 93. Oppstart av prosjektet er muligjort gjennom innsparingene på 30 mill. kr på E 18 - anlegget i Stokke. I tillegg foreslår Regjeringen at prosjektet tilføres ytterligere 30 mill. kr. i form av sysselsettingsmidler i 1992. Vi tar sikte på å starte anleggsarbeidene i Horten i april 1992 og regner med åpning våren 1994.

Bevilgningen til trafikksikkerhets- og miljøtiltak er på 25,1 mill. kr. Dette er en økning fra 11,4 mill. kr. i 1991. Av dette går 19,3 mill. til utbedring av spesielle kryss og strekninger.

Et viktig miljøtiltak som skal startes opp neste år er prosjektet "Miljøprioritert gjennomkjøring" i Storgata (riksveg 310) i Horten. Planen er at trafikken i denne gata i framtida skal skje på miljøets og de myke trafikantenes premisser. På budsjettet for 1992 er det avsatt 3,1 mill. kr. til dette prosjektet. Første fase som omfatter strekningen Torggt. - Grønligt., har en kostnadsramme på ca. 9 mill. kr. og skal være ferdigstilt i løpet av 1993.

Det skal også gjennomføres miljøtiltak på riksveg 303, Dronningens gate i Larvik. På E 18 ved Fokserød i San-

defjord skal påkjøringsrampen mot nord forlenges og krysset mellom E 18 og gamle Bommestadbakkene (fv. 169) i Larvik skal bygges om og sikres.

I 1992 skal det i Tønsberg bygges rundkjøringer på riksveg 311 i Gaute-rødkrysset, i krysset Nedre Langgate (riksveg 308)/Svend Foyns gt. og på riksveg 310 Stenmalen/Halfdan Wilhelmssens alle.

Ellers blir det rundkjøringer i Sandefjordsveien i kryssene med Landstads gate og Skiringsalsveien på riksvegene 303 og 305 i Sandefjord, og i krysset ved Gløppeskogen i Larvik på riksveg 303. Kryssene i Sandefjord er kostnadsregnet til 2,5 mill. kr. og krysset i Larvik til 1,7 mill. kr.

Det vil bli bygd to gang- og sykkelveger neste år. I Sande skal det anlegges gang- og sykkelveg mellom Gunnestad og Folkets hus. Denne er kostnadsregnet til 4,4 mill. kr. I Larvik vil vi komme i gang med arbeidet på strekningen Solli - Stavern på riksveg 301.

På riksveg 309 mellom Ekenes og Bruabakken på Nøtterøy skal det gjennomføres breddeutvidelse. Det samme gjelder på riksveg 303 Åsly - Melsom skole i Stokke og Grønneberg - Lofterød i Larvik.

I 1992 vil det bli åpnet to nye moderne rasteplasser med bl.a. toalettan-



245 mill.kr. i riksveginvesteringer neste år bringer Vestfold opp i eliteserien blant anleggsfylker i Norge.

legg på E 18. En av dem er nå under anlegg ved Halle vannet i Larvik. Den andre skal bygges ved Sørby på den nye E 18 - parsellengjennom Stokke.

105 MILLIONER TIL RIKSVEGVEDLIKEHOLDET

Vi får 105 mill. kr. til disposisjon til vedlikeholdet av de 599 km. med riksveger i fylket. Beløpet er på samme nivå som i inneværende år.

Av bevilgningen går 32 mill. kr. til asfaltering, mens det er satt av 12 mill. kr. til vintervedlikeholdet. 4,8 mill. kr. er avsatt til vedlikehold av bruene i fylket. Av dette går 3,5 mill. kr. til Kopstad bru over jernbanen på E 18 i Borre. Brua må skiftes ut i sin helhet på grunn av betongskader.

6,8 mill. kr. skal benyttes til andre utbedringsarbeider. Arbeidet fortsetter neste år med utbedringen av riksveg 312 Andebuvegen og riksveg 304 Kvelde - Sandefjord. På Riksveg 312 er det strekningen Gravdal - Sjøe som skal utbedres for ca. 2 mill. kr. I tillegg kommer

nytt asfaltdekke. På riksveg 304 ved Holmsfoss er det avsatt 3,5 mill.kr. til breddeutvidelse og forsterkning.

7 MILL. KR TIL SYKKELBYEN TØNSBERG - NØTTERØY

I en tilleggsproposisjon til 1991-budsjettet blir det bl.a. foreslått å bevilge 7 mill. kr. til sykkelbyprosjektet i Tønsberg - Nøtterøy.

- Vi vil ta spørsmålet om hvordan disse midlene skal disponeres opp med de to kommunene, sier avd. ing. Reidar Jørgensen. Allerede i høst har vi imidlertid startet på Stoltenbergsgt. mellom Fylkeshuset og Hvalenkrysset. Syklistene vil her få et flott anlegg til rådighet på vestsiden av gata, sier han.

Sykelby-prosjektet inngår som en del av Transportplanen for Tønsberg/ Nøtterøy. Planen er ennå ikke behandlet politisk i kommunene. I utgangspunktet var Sykelbyen ment som en holdningskampanje over to år. - Vi er svært glade for at Staten nå gir signaler om at man er villig til å satse betydelige beløp for å få opp sykkelbru-

ken, sier Jørgensen. Totalbehovet er i Transportplanen anslått til 100 mill. kr, hvorav første fase i utbyggingen av gang- og sykkelvegnettet vil kreve 18,2 mill. kr.

B.i.l. VEGA

Årsmøtet
avholdes

fredag 29. november
kl. 1830

på møterommet i
6.etasje
på vegkontoret.

Saker som ønskes be-
handlet på møtet må
være styret i hende in-
nen 22. november.

Styret

Jenter på tur



Her er hele flokken samlet på brygga på Renne-søy. Fra venstre Wenche Andersen, Elisabeth Renberg fra Rogaland vegkontor, Anne-Grete Rød, Brit Arnesen, Eva Borge, Barbro Roberg og Marit Garborg fra Rogaland vegkontor.

Vi leser stadig i Vestfolder'n om forskjellige avdelinger som er på tur. Noen av oss på adm.-/øk.avdelingen har også vært på tur. Turen gikk med fly til Stavanger.

Jorun Sætre Bringaker

Mandag 14. oktober stilte 6 forventningsfulle jenter opp på Sandefjord Lufthavn for å rekke morgenflyet til

Stavanger. Brit Arnesen, Barbro Roberg, Wenche Andersen, Eva Borge, Anne-Grete Rød og Jorun S. Bringaker var de 6 jentene. Ingen av oss har reist mye med slike "småfly", så litt sommerfugler i maven hadde vi nok. Men turen gikk fint den.

Vi ble hentet på Sola flyplass av to blide og hyggelige representanter for Rogaland vegkontor og kjørt til byen. Siden de fleste av oss som var med jobber ved fellestjenesten, var det selvfølgelig noe av målet for turen å se

hvordan dette fungerer der borte. Desentralisert skrive-tjeneste er jo et aktuelt tema hos oss nå og det fikk vi informasjon om. Rogaland vegkontor har innført denne ordningen for endel år siden og har god erfaring fra dette. Brit og Barbro kunne her få med seg hjem mange gode ideer om hvordan dette kan fungere.

Etter mye informasjon ble vi vist rundt på vegkontoret. Vi var innom arkivet, hustrykkeriet, EDB-rommet, samt en liten kikk oppe på vegsjefens forværelse og kontor. Jeg vil også nevne det flotte museet de hadde rigget til i kjelleren. Resten av dagen gikk med til omvisning og tur til anlegget på Rennfast. Der fikk vi en tur ned i tunnelen som bygges under havflata. Dagen etter var vi på besøk på hovedkontoret til Statoil på Forus.

Medlemsmøte

Vestfold Vegarbeiderforening har medlemsmøte på Flykafeen

tirsdag 12. november 1991 kl. 18.00.

Saker:

1. Hovedtariffoppgjøret 1991
2. Hvordan møter vi konkurransen på egenregi kalkylejobbene i årene som kommer.
 - Innledning av Bjørn Sørli
 - Nils I. Skjevik og Ivar Wulff vil delta.

Vel møtt!

Årsmøte

Vestfold Vegarbeiderforening har sitt årsmøte på Flykafeen

torsdag 5. desember 1991 kl. 18.30.

Vel møtt!

Klart for snorklipp på ny E 18 i Stokke

Fredag 15. november kl. 1130 klipper vegdirektør Eskild Jensen snoren i Sørby-krysset og erklærer nye E 18 gjennom Stokke for åpnet. Etter åpningen blir det servert lunsj på Gjennestad gartnerskole for 170 innbudte gjester, de fleste av dem fra alle nivåer i vår egen etat.

Erik Thomassen

Gjestene møter på Ås vegstasjon kl. 1015 og transporteres derfra på en befarings på den nye vegen. Bussene

kjører inn på nye E 18 ved Holmene og til Tassebekk hvor de snur og returnerer til Sørby.

Åpningshøytideligheten skjer altså i Sørby-krysset. Her vil Stokke skolors musikkorps spille fra kl. 1030. Det er vegdirektør Eskild Jensen som vil foreta den offisielle åpningen, forøvrig med samme kniv som vi har brukt ved de to seneste E 18 - åpningene.

Etter høytideligheten blir de mest prominente gjestene fraktet til Gjennestad med hest og vogn, mens de andre bruker bussene.

I forkant av åpningen vil vi også denne gangen gjennomføre en informa-

sjonskampanje. Det blir tre store annonser i Vestfold-avisene 5., 7., og 12. november. Disse fokuserer på de positive miljøeffektene av den nye vegen for beboerne langs gamlevegen. Annonsene er utformet med tanke på et kvinnelig publikum. Undersøkelser har tidligere vist at det er blant jentene det er minst forståelse for E18-utbyggingen.

På selve åpningsdagen blir det en helsides annonse som presenterer anlegget og etaten. Her vil vi fokusere mest på den korte anleggstiden og de store innsparingene vi har fått til underveis. I tillegg forventer vi selvsagt rikelig med stoff om anlegget i avisene fram til åpningsdagen.

Gs-veg også i sentrum

Tønsberg skal bli mer sykkelvennlig. Det er nå satt igang arbeid med sykkelveg langs Stoltenbergsgate fra Fylkeshuset og fram til Hvalenkrysset. Sykkelbyen Tønsberg/Nøtterøy markerer seg sterkt på landsbasis.

Jorun Sætre Bringaker

Onsdag 16. oktober startet, som et ledd i Sykkelbyprosjektet Tønsberg/Nøtterøy, arbeidet med sykkelveg i Stoltenbergsgate fra Fylkeshuset til Hvalenkrysset. Deler av denne strekningen er i dag ikke særlig godt egnet for sykkeltrafikk.

Vegen vil bli snevret inn til en bredde på 6,5 m. På vegens venstre side vil 2,5 m brukes til syklende og 1,5 m til gående. Både- gang og sykkelarealet

skal utføres med betongstein, med rød farge på sykkelarealet og grå farge på gangarealet. De første steinene er nå lagt og Vegvesenet har folk fra anlegget på jobben. Det er oppsyns-

mann Georg Johnsen, Bjørn Flåtten og Espen Sørлие.

Arbeidet regnes ferdig i løpet av desember.



Espen Sørлие er her i ferd med å tilpasse rør til vannledningen under g-/s-vegen i Stoltenbergsgate som bygges i forbindelse med sykkelbyprosjektet Tønsberg/Nøtterøy.

Det skjer i november

- Vegåpning 15. november.
- Årsfest 15. november.
- Befaring E18 Nord med statsråd 19. november.
- Årsmøte Vega 29.november: Vegkontoret, 6 etasje.

Kvalitetssikring:

Holmene - Tassebekk nye E 18
Nilsesvingen - Nesskogen, RV 303
Klinestad - Langåker, E 18
Farrisheimen bru.

Hulromskontroll HDM 5.

Asfaltanalyse masseprøver.
Geotekniske prøver 54 mm.
Bæreevne/jevnhetsmålinger.
Diverse lab.arbeid.

Fra vedlikeholdsområde 2 melder de om utbedringsarbeider på RV 312, pisking, grøfting og skifting av stikkeren på FV Z-410 og FV Z-425. Vintervedlikehold har startet (beredskapen). Skiltvedlikehold/reparasjoner, oppsetting av kantstolper på nye E18. Skilting:Holmene - Tassebekk E18, Rundkjøring Auli, Rv 312, diverse mindre skiltoppdrag, rep. av km-stolper.

Maling: Holmene - Tassebekk E18.
Plast: Holmene - Tassebekk (ramperne, asfalterte strekninger), ikke betongen.

Velkommen:

Finn Erling Berg - prosjektleder vedlikehold
Camilla Knudsen - spesialarbeider (vikar) laboratoriet.

Husk:

Utholdenhetsprøven til idrettsmerket - meld fra til Margrethe Jansen, vegkontoret.
Idrettsmerkeutvalget, Vega.

Vi gratulerer

En forsinket gratulasjon med 50 års dagen den 15. oktober - Kjell Helgeland

65 år:

Leif Johan Larsen 29.november

Biltilsynet på jobbmesse



Anton Asbjørnrød (t.v.) og Bjørn Christensen på jobbmessen i Tønsberg med innlånt biltilsynsbil fra Akershus.

Biltilsynet i Tønsberg deltok siste uka i oktober på et arrangement i Messehallene i Tønsberg for skoleelever i hele fylket. Her presenterte de videregående skolene seg, og mange bedrifter og etater var også til stede. Biltilsynet hadde lånt bil fra kolleger i Akershus og stilte ellers med mopedtrimme-testeren og diverse informasjonsmateriell.