

VEST- FOLDER'N

Nr. 1

1982





VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 1 – MARS

9. ÅRGANG

Redaktører:
Jan Haugerød
Per Härter
Tore Kavli

Red.sekr.:
Esther Vedvik

Redaksjonsråd:
Arne E. Dahl
Ørnulf Johannessen
Reidar Jørgensen
Olav E. Krogstad
Haakon Møyland

Redaksjonens adresse:
Vegsjefen i Vestfold
Postboks 323
3101 TØNSBERG

Opplag:
1050 eksemplarer

Sats og trykk:
Cicero a.s, Tønsberg

*Forsidebilde:
Vegsjefen fyrer av
i Holmestrand*

INNHold:

Tanker ved nyttårstider	3
Hva skal vi gjøre i 1982? Anleggsavd. . . .	4
Minimumskoden er kommet	7
Hva skal vi gjøre i 1982? Biltilsynet	8
Tillatt å montere egne kjøreløys	9
Århundrets smell . . . ?	10
Hva skal vi gjøre i 1982? Vedlikeholdsavd.	13
50 tonn totalvekt for vogntog	15
Lederopplæring for vegkontorets ledelse	16
Hva skal vi gjøre i 1982? Maskinavd. . . .	17
Nå kommer rundkjøringene for fullt	19
Vegvesenets virksomhet i årene framover	21
Hva skal vi gjøre i 1982? Administrasjon-/Økonomiavd.	22
Biltilsynets kontrollaksjoner i Vestfold høsten 1981	23
Hvor er dette?	24
Ubudte gjester i Holmestrandstunnelen . .	25
Hva skal vi gjøre i 1982? Planavd.	26
Nytt tilbud til medlemmene av barnas trafikkklubb	30
Nytt forbud mot fortausparkering	31
Personalnytt	31

De forskjellige artiklene står for
artikkelforfatterens regning, og
gir nødvendigvis ikke uttrykk for
vegvesenets holdning.

TANKER VED NYTTÅRSTIDER

Når dette leses er vi langt inne i et nytt år med 1981's sorger og gleder på behørig avstand. I stedet har vi fått et nytt spørsmål. Hva vil 1982 bringe oss?

Om framtiden er det ikke lett å spå, men en ting mener jeg, vi er alle til en viss grad herre over den. Hver i sær og i felleskap.

I dette systemet er nyttårsaften en god og hendig oppfinnelse. Det er kvelden da alt og alle får en ny sjanse. Kvelden da mange kler sine ønsker og forventninger til det nye året i ordprakt og framfører de sammen med mer eller mindre veloverveide løfter.

Løftene kan være så mange, men er vel ofte tradisjonelle. Noen skal slutte å røyke, i alle fall slutte å kjøpe . . .? Noen skal begynne å sykle til jobben bare våren kommer, — tror de. Noen skal slanke seg, mens andre synes det er grunn til å være snillere mot sin bedre halvdel og sine medmennesker. Det siste er kanskje det beste?

Hvordan lyder så våre ønsker? De er kanskje like tradisjonelle. Og banale? Hva med ønsker som kortere arbeidstid, bedre økonomi, dvs. høyere lønn, ny bil, hytte, mere fritid og lengre ferie? Ønskene er gode nok, men er de muligens betinget av andre ønsker? Ønsker som har med vår arbeidssituasjon å gjøre. Ønsker om bedre effektivitet, bedre samarbeid — samhörighet og hensynsfullhet. Bedre utnyttelse av vår felleshusholdning, mindre motstand og opposisjon mot alt og alle (pressgrupper). Hva med lojaliteten til vår arbeidsplass? Tenker vi

bestandig etat, ikke bare for oss selv, for publikum? Aksepterer vi avgørelser uten å overprøve de til enhver tid? Mistenkeliggjør vi andres motiver? Eller viser vi holdningsløshet og dårlig motivasjon?

Ja, det skulle være plass for mange ønsker her, og mye skulle kunne gjøres. Den enkelte kan ikke løse disse forholdene, men vi bør bidra så godt vi kan.

Politikere og folk i ledende posisjoner er yndede intervjuobjekter når det spørres om framtiden. De uttaler seg da om forhold som berører oss alle i arbeid og fritid, hverdag og helgedag, krig og fred. La oss derfor, når vi hører på, tenke over at uttalelsene ofte er et speilbilde av våre ønsker og krav. Kanskje skulle vi vise større rimelighet. Vegdirektør Eskil Jensen ble i begynnelsen av året spurt om økonomi og bemanning i vegetaten, og kunne ikke tegne noe lyst bilde av framtiden. Man ser, sier vegdirektøren, ikke bort fra at det kan bli nødvendig å redusere arbeidsstokken med 500 til 1000 ansatte på landsbasis. Fortrinnsvis ved naturlig avgang.

I håp om å motvirke dette, bør vi kunne gi et felles løfte om sakelig, gjennomtenkt, rolig og uselvisk arbeid for at våre arbeidsplasser skal framstå som en effektiv, god og trygg arbeidsplass.

Med ønske om et godt arbeidsår!

Per Härter

HVA SKAL VI GJØRE I 1982?

Anleggsavdelingen

Anleggsavdelingen har i 1982 til disposisjon ca. 80 mill. kroner (riksveg budsjett). Av dette skal ca. 60 mill. kroner brukes på ordinære anlegg og ca. 20 mill. kroner til spesielle miljøtiltak. Nedenfor følger en oversikt over de mest aktuelle anleggene.

RIKSVEGANLEGG

E-18

Gjennom Holmestrand

1982 blir et aktivt år med stor aktivitet på anlegget. Gjennomslaget i syd er nå gjennomført og tunnelen er derfor sprengt ferdig i hele sin lengde. I nord gjenstår ca. 28 m hvor det delvis må strosses ut og støpes hvelv. For øvrig gjenstår permanent rensk, sikring, grøfting og oppbygging av selve vegkroppen. Montering av hvelv vil bli påbegynt, og den største delen av dette vil bli utført i 1982.

Vi venter antagelig en nedtrapping av mannskapene fra Hordaland fra og med månedsskiftet mai/juni i år. Da vil 21 drivere og 2 oppsynsmenn forlate anlegget etter fullført jobb.

I dagdriften blir det sammenhengende drift hele året. Driften vil bestå i masseuttak, drenering, tilføring av 13.000 m³ lette masser og oppbygging av selve vegkroppen. I dagdriften er det beregnet å delta ca. 5-9 mann av våre egne tjenestemenn. Den største aktiviteten vil foregå i første halvår.

I forbindelse med omleggingen av E-18 utenom Holmestrand skal det også bygges 2 bruer.

Jernbanebru

På sydsiden av tunnelen krysser ny E-18 jernbanen. Jernbanetraséen vil bli lagt om på en 140 m lang spennarmert betongbru i 4 spenn med største spennvidde 46 m. Bruen spenner over ny E-18 og Botnevegen.

Bruen er kostnadsberegnet til 5,5 mill. kroner (1980). Arbeidet utføres i egenregi og ved årsskifte 81/82 var 6 mann godt i gang med overbygningens første byggeavsnitt på 52 m. Bruen regnes ferdig i november 82.

Peter Pan bru

Nord for Peter Pan hermetikkfabrikk skal ny E-18 føres som bru over lokalveg til Holmestrand.

Bruens spennvidde er 16 m og utføres i slakkarmert betong. Arbeidet er kostnadsberegnet til 1,1 mill. kroner (1980) og skal utføres i egenregi. Arbeidet påbegynnes i 1982.

Gang-/sykkelveg Lundskogen-Holtebakken

På dette anlegget gjenstår det mindre etterarbeider. Utføres sommeren 1982 og kostnad ca. 0,4 mill. kroner.

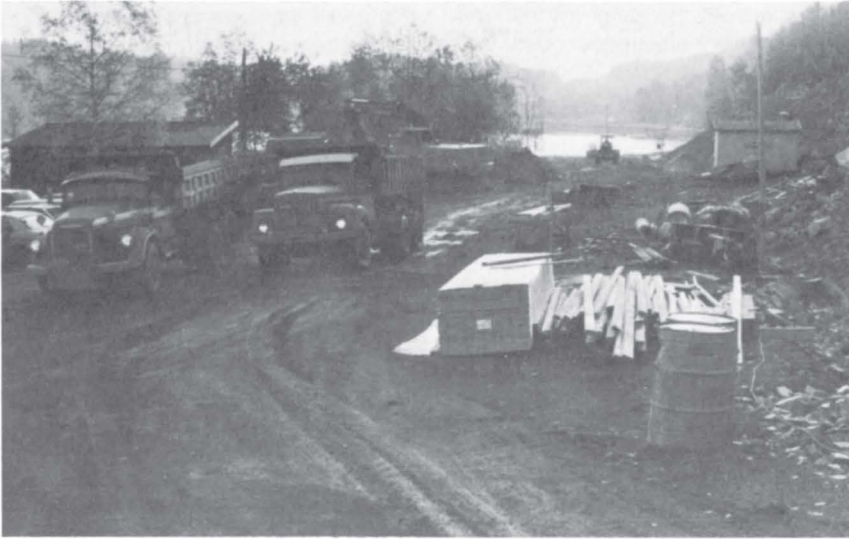
Gang-/sykkelveg Langåker-Amundrød

Gjenstår alt skråningspuss samt en del etterarbeider. Utføres sommeren 1982 og kostnad ca. 1,0 mill. kroner.

Riksveg 8

Svarstad – Buskerud grense

Parsellen er på det nærværende ombygget.



Anlegget i Holmestrand blir det største også i 1982.

Bevilgningen for 1982 er 4,8 mill. kroner. Arbeider som gjenstår er ferdiggjøring fra Skjæråselven til Skjer-ven, en strekning på 900 m i vanskelig terreng. Videre gjenstår asfaltering av 4.300 m. Det alt vesentlige av disse arbeider vil bli utført i 1982. Hele den ombygde strekning vil være satt under trafikk senhøstes i år.

Det arbeider for tiden 5 mann på anlegget.

Hukstrøm bru i Svarstad

Utbedringsarbeid på betongkonstruksjoner utføres.

Kryss riksveg 301/riksveg 303 i Larvik

Ombygging av jernbanebru startes opp i løpet av høsten og fullføres i 1983.

Riksveg 303

Landstads plass i Sandefjord

Omlegging og kanalisering av to veg-

kryss ved Landstads plass, samt opparbeidelse av noe fortau og gang-/sykkelveg.

Anlegget er kostnadsberegnet til 1,1 mill. kroner.

Anlegget ble startet opp i oktober 1981 og ventes avsluttet på forsommeren 1982.

Lauve bru med tilstøtende veg

Støping av dekke og kantdrager, oppsetting av rekkverk, noe puss og justeringer og legging av ca. 100 m samleledning med kum er de arbeider som skal besørges på dette anlegget i 1982.

Omlegging ved Jarlsberg Travbane

Det skal her legges jordbruksdrenering på en tidligere parkeringsplass. Plassen skal kles med matjord slik at den kan anvendes til landbruksformål i fremtiden.

Hoksnes bru

Ombygging av eksisterende bru til

stålrørskulvert. Bygging av interimsvveg for trafikk i anleggsperioden.

Arbeidet vil pågå i januar/februar 1982 med 2 mann + 1 gravmaskin. Beregnede kostnader 150.000 kroner.

Torstrand – Gloppe bru

Gang-/sykkelveganlegg kostnad ca. 2,1 mill. kroner. Anleggsdriften startet i desember 1981 og ventes ferdig i løpet av 1982.

Åsly – Melsom skole

Gang-/sykkelveg kostnad 1,2 mill. kroner. Anleggsdriften startet i desember 1981 og ventes ferdig sommeren 1982.

Riksveg 307

Andebu sentrum

Anlegg av 1,5 km gang-/sykkelveg gjennom Andebu sentrum og utbedring av riksveg 307 ved herredshuset og i Bergansvingen.

Utbedringen ved herredshuset bekostes av vedlikeholdet.

Anlegget er kostnadsberegnet til totalt 2,4 mill. kroner hvorav 1,3 mill. til gang-/sykkelvegen.

Anlegget startet opp i slutten av desember 1981 og vil pågå til august/september 1982.

Riksveg 308

Borgheim sentrum

Omlegging av vegkryss i Borgheim sentrum samt opparbeidelse av tosidig gang-/sykkelveg i ca. 400 m lengde gjennom sentrumsområdet. Anlegget er kostnadsberegnet til 2,5 mill. kroner.

Anlegget ble startet opp i november 1981 og ventes avsluttet før sommerferien 1982.

Riksveg 309

Gang-/sykkelveg x riksveg 308 – Hjertnesbekken

Gang-/sykkelveger oppstartet i 1981 kompletteres. Resterende puss, justeringsarbeider utføres samt bygging av 1 støttemur ved Teiehøyda Bensinstasjon.

Bemanningen vil bestå av 2 mann og 1 gravemaskin.

Riksveg 311

Havnegt. – Vellebekken

Dette er siste delen av ny ringveg rundt Tønsberg. Anleggsarbeidet startet på denne parsellen i juni 1980 og skal etter planen være ferdig i oktober 1982.

Anlegget er beregnet å koste kr. 21,0 mill. i 1981 kroner.

Lengde ny riksveg er 1.830 m. Anlegget innbefatter også bygging av en 700 m lang adkomstveg for industribedrifter og to nye lyskryss (Måkeveien/311 og Halfdan Wilhelmsens allé/311 ved Vellebekken). Av andre spesielle arbeider kan nevnes bygging av 1.000 m støyskjerm og utskifting av ca. 15.000 m³ av masser under traubunn med løs Leca. Det siste gjøres for å forhindre store setninger på vegen.

Arbeidene som skal utføres i 1982 er ferdig bygging av vegen de siste 400 m samt begge lyskryssene. Utskifting av 15.000 m³ av masse med Leca og en del arbeide med støyskjermen. Det gjenstår ca. 13,0 mill. kroner å bruke i 1982.

Riksveg 312

Gang-/sykkelveg Travbanen – Semsbyen

Gjenstående puss og justering utføres. I kollektivgate settes opp bussbom. Anlegget asfalteres på hele strekningen fra Jarlsberg Travbane til Sem. Rekkverk settes opp.

Bemannings: 2 mann og 1 gravemaskin.

Forts. s. 12

Minimumskoden er kommet

av Stein Linnestad

Minimumskoden er et utdrag av den reviderte prosesskoden 025/026. Minimumskoden skal nå gjelde på de arbeider/anlegg som blir startet opp etter 1. desember 1981, og der hvor det ikke er satt opp egne prosesslister.

Vi har fra Vegdirektoratet blitt pålagt følgende når det gjelder innføring/opplæring i den reviderte minimumskoden:

I løpet av 1981 skal nøkkelpersonell kurses, og i løpet av 1982 samtlige tjenestemenn i driften (anlegg, vedlikehold og maskin).

Torsdag 17. desember 1981 ble det første kurset om minimumskoden holdt. Det møtte representanter fra planavdelingen, regnskapsavdeling-

en, vedlikeholdsavdelingen, maskinavdelingen, grunnseksjonen og anleggsavdelingen, totalt ca. 40 stykker. Neste runde i opplæringen vil skje på byggemøter/distriktsmøter i løpet av 1982.

Hensikten med kurset er å gi tjenestemennene i vegvesenet forståelse for hvorfor det er så viktig med riktig prosessføring og lære dem til selv å bruke den nye minimumskoden.

Når dette er sagt må man ikke glemme følgende: For å kunne nyttiggjøre seg fullt ut de lister og statistikker som utarbeides er det helt vesentlig at oppmålt kvantum innrapporteres hver måned, og etter de målregler som prosesskodene (025 og 026) gir.

De nye minimumskodene kan rekvireres fra driftsplanseksjonen v/Linnestad, det er meningen at samtlige i driften skal ha koden. Driftsplanseksjonen er også behjelpelig med å svare på spørsmål vedrørende prosesskoden, oppmålingsrutiner/regler, enhetspriser, kapasiteter etc.



HVA SKAL VI GJØRE I 1982?

Biltilsynet

av Lars Øygaard

Biltilsynet i Vestfold har i dag 48 ansatte ved stasjonene i Horten (Holmestrand), Tønsberg og Larvik (Sandfjord).

Trafikkseksjonen

Tilsynet med fylkets trafikkskoler er en tidkrevende og vanskelig arbeidsoppgave. Inneværende år vil biltilsynet foreta tilsyn av såvel praktisk som teoretisk opplæring ved fylkets 22 trafikkskoler. Dette gjelder opplæringen i både fase 1 og fase 2.

Biltilsynet vil også i innværende år yte service til skoleverket. Dette vil være både på grunnskolens trinn, den videregående skole og Eik lærerhøgskole. Dette arbeidet går i stor grad på å gi assistanse til lærere i faget trafikkopplæring. Vi tar også sikte på å utrede spørsmålet om yrkessjåfør opplæringen og arrangere forskjellige kurser internt og i samarbeid med skoleverket, ATL og rutebilselskaper.

Videre skal ca. 6.000 førerkortkandidater i 1982 prøves ved våre stasjoner.

Kjøretøysseksjonen

I langtidsplanen for biltilsynet, i perioden 1982-85, framkommer nye forutsetninger for kjøretøykontrollen. De tunge kjøretøyene skal prioriteres kontrollmessig. Det er dessuten gitt uttrykk for at av kjøreseksjonens totale arbeidsoppgaver vil periodisk kontroll av personbiler måtte bli salderingsposten.

I forhold til den kontrollfrekvensen som er fastsatt av Vegdirektoratet, er

det bare Horten som i dag ha kapasitet bemanningsmessig og med nok kontrolløp. Særlig prekäert er det i Larvik, hvor vi p.g.a. underbemanning i dag har lav utnyttelseskapasitet av stasjonens kontrolløp.



Ut fra de rådende ressurser i fylket, skal følgende kontrollprogram kunne gjennomføres:

	Antall kontrollert	Antall kontrollert i % av kjøretøypark	Gjennomsn. kontrollhyppighet
Buss	199	53%	Hvert 2. år
Utrykningskjøretøy	40	100%	Hvert år
Lastebiler >7.500 kg	574	32%	Hvert 3. år
Vognvogt	601	50%	Hvert 2. år
Lastebiler <7.500 kg	187	15%	Hvert 8. år
Motorsykler	1.768	24%	Hvert 4 år
Varebiler	1.309	27%	Hvert 4. år
Personbiler	7.192	12%	Hvert 8. år

Utekontrollstasjonen på Solum

Etter at vi fikk tatt i bruk utekontrollstasjonen på Solum, har antall brukskontroller og tekniske utekontroller øket kraftig. Kvaliteten på kontrollen har blitt høyere ved hjelp av det tekniske utstyret.

Driftstall hittil viser en klar tendens til bedring på kontrollområder som den tekniske standard på kjøretøyene, vektkontrollen, kjøre- og hviletidsbestemmelsene og løyvebestemmelsene etter samferdselsloven. Transport av farlig gods i tilknytning til industrianleggene i Telemark, har vist en klar nedgang i antall overtredelser av bestemmelsene den senere tid.

Utekontrollstasjonen utfører ellers «serviceoppdrag», som årlig kontroll av kilometertellere og plombering av disse, etterkontroller, informasjon og utlevering av akseltrykk-kart, veglister m.v. Vekten er disponibel for de som også ønsker å prøveveie til tider stasjonen er ubetjent.

Kontorseksjonen

Opplysninger fra driftsdata viser at det er jevn økning i arbeidet med registrering av kjøretøy. Arbeidet og henvendelser vedrørende trafikktrygd og avgifter krever mye tid. I tillegg har ikke anstrengelsene med å forenkle vogn-

kort-utstedelsen gitt noen vesentlig gevinst. Fase 2 ordninger har ført til merarbeide med førerkortregistreringer.

Vi har store forhåpninger til at anskaffelse av lokalt EDB-utstyr i løpet av året skal gi oss gode gevinster ved innkallingsrutiner, typegodkjenninger, regnskap m.v.

Tillatt å montere egne kjørellys

Vegdirektoratet har bestemt at det med virkning fra 1. januar 1982 er tillatt å montere særskilte godkjente kjørellys til bruk om dagen. Foruten disse lyktene kan nærlys – som tidligere – nyttes som kjørellys. Kjørelyset skal være koplet slik at de blir automatisk tent når motoren startes. Når bilens vanlige lys tennes, skal kjørelyset da automatisk slås av.

Lyktene som skal være godkjent av Vegdirektoratet må være plassert slik at avstanden mellom lyktenes lysende flater minst er 60 cm. Avstanden til retningssignallyset må være minst 10 cm.

På motorsykler og mopeder med bredde under 1 meter, er det tillatt med kun ett kjørellys.

ÅRHUNDRETS SMELL . . . ? HALVGJORT JOBB!

av Per Härter



Avd.ing. Thorstein Garnes Johnsen intervjues av Sverre E. Mortensen fra NRK.

Det var muligens århundrets smell i Holmestrand da ca. 300 kg dynamitt 13. januar sørget for det første glimt inn i søndre ende av tunnelen. Et historisk smell var det i allefall i og med at man nå etter mange års venten må kunne si, selv om den langt fra er ferdig, at man har tunnel gjennom Holmestrand.

Like etter kl. 14.00 gikk salven og vegsjefen sveivet opp spenningen på tenapparater og utløste salven godt hjulpet av skytebas Jostein Flatkval. Det store oppbud skuelystne, vegarbeidere, tunnelfolk, presse, kringkasting samt folk fra Vegdirektoratet og vegkontor kunne så gratulere med vellykket gjennomslag.

Den mest markante gratulasjon kom fra overingeniør Erik Furueth som i

sin tale til anleggsgjeng og vegsjef fremholdt at denne tunnelen markerte en milepel på flere måter. Ikke minst med tanke på samarbeide over fylkesgrensene, da det jo er nokså spesielt at både drivere og anleggsledere lånes ut fra ett annet fylke. Furueth fulgte opp sin tale med en ny smell, champagnekorken, og bød anleggsgjeng og vegsjef på denne sprudlende væske.

Lepperød kunne så gratulere og bemerket bl.a. «Dette er et stort bidrag til å fjerne flaskehalsen i Holmestrand, men det var dristig å velge den 13. selv om det jo også er den tyvende dagen (etter jul)!»

Vi slutter oss til gratulantene og lover å komme tilbake med bredere dekning når tunnelen i sin tid skal åpnes.



Overing. Erik Furuseth fra Vegdirektoratet lar champagnekorken gå.

Anleggsgjengen sammen med vegsjefen i røysa.





Ca. 1/3 av total tunnelprofil ble sprengt ut ved gjennomslaget. I forgunnen oppsynsmann Gunnar Gullbrå, som var førstemann ut i dagen.

HVA SKAL VI GJØRE . . .

Forts. fra side 6

Riksveg 319

Skafjellåsen – Selvik skole

Anlegget er en gang-/sykkelveg og kombinert atkomstveg langs riksveg 319. Samlet lengde inklusive atkomstveger er 3,32 km. Parsellen startes ved Skafjellåsen og avsluttes ved Selvik skole.

Arbeidet består i store trekk i å bygge i enkelt terreng, uten verken store skjæringer eller fyllinger.

I arbeidet for øvrig inngår byggingen av en sykkel- og gangvegbru med spennvidde 7 m, nedleggingen av en stålørskulvert med diameter 1,6 m og byggingen av en forstøtningsmur på ca. 120 m².

Anlegget er planlagt til å koste 2,55 mill. kroner. Det ble påbegynt i begynnelsen av november 1981 og byggetiden er beregnet til å være ca. 1 år med den bemanningen som det er lagt opp til.

FYLKESVEGANLEGG

Fylkesveg Z-170 Hanholmen bru

Utskifting eksisterende bru med stålørskulvert. Interimsveg for trafikk i anleggsperioden vil bli bygget. Arbeidet skjer i januar og februar 1982. Bemanning vil være 2 mann + 1 gravemaskin. Beregnede kostnader 150.000 kroner.

HVA SKAL VI GJØRE I 1982?

Vedlikeholdsavdelingen

av Christ. Heimdal

Vedlikeholdsavdelingen har for 1982 følgende beløp til disposisjon: Riksveger 57,6 mill. kroner. Fylkesveger 16,6 mill. kroner.

Disse pengene er i et godt systematisk vegvedlikehold i stor grad bundet i faste arbeidsoppgaver. Det skjer allikevel år om annet små endringer som kan få stor betydning for driftsopplegget.

Vedlikehold av riksvegene

For noen år tilbake startet vi opp med å registrere vegenes bæredyktighet. Dette arbeidet har avslørt mange svake partier som må forsterkes for å gi vegen tilstrekkelig bæredyktighet. Samtidig er det blitt klart at det ikke kan regnes med anleggsmidler til slike ombygginger. Derfor er en del av riksvegens vedlikeholdsmidler avsatt til spesielle driftstiltak. Fordelingen er for 1982 slik at det er avsatt ca. 49 mill. kroner til ordinært vedlikehold og ca. 8,6 mill. kroner til driftstiltakene.

Vi har forsøkt å sette opp en oversikt over hvorledes pengene fordeles i 1982. Her inngår både ordinært vedlikehold og driftstiltak. For sammenligningens skyld er de tilsvarende tall for 1981 tatt med. Disse er satt i parentes.

Til eiendomsserverv regner vi med å bruke ca. 0,7 mill. kr. (0,2).

De generelle utgifter til drift av vegstasjonene, vedlikehold og renhold av brakker m.v. regner vi med blir uendret altså ca. 5,7 mill. kr. til dette også i år.

Vi har satt oss store mål når det gjelder å grøfte og forsterke våre vegger og bruer. Vi regner med at det vil medgå ca. 7,7 mill. kr. (7,9).

Til asfaltdekkers vedlikehold og fornyelse vil vi bruke ca. 18,3 mill. kr. (18,0).

Skilting og oppmerking samt trafikklys vil kreve 3,3 mill. kr. (ca. 3,1). De øvrige sikringsarbeider, opprydding og renhold samt utgifter til servicetiltak vil kreve 5,2 mill. kr. i år (6,1).

Vi regner i budsjettssammenheng med en normal gjennomsnittsvinter og har derfor avsatt ca. 7,1 mill. kr. til dette i 1982 (6,9). Vedlikehold av by-ene krever 4,8 mill. kr. (4,3).

Til saldo egne maskiner (tidligere maskinsentralens beredskap), har vi regnet med 1,3 mill. kr., som er gjennomsnitt av senere år (0,5). Året 1981 gikk ut med et udisponert beløp på 0,25 mill. kr., dette er 0,5% av det vi hadde til disposisjon, og det må sies å være bra.

Vi starter i år med en avsatt reserve til dekning av uforutsette utgifter på ca. 3,5 mill. kr. Når vinteren er over, vil vi vurdere fordelingen av endel av disse pengene.

Det er mange oppgaver som venter på en løsning, så vanskelig å bruke midlene er det ikke. Det er vel heller slik at prioriteringen av oppgavene kan by på problemer.

Vedlikehold av fylkesvegene

Den økonomiske situasjon for vårt fylke har resultert i et svært mangelfullt vedlikehold av fylkesvegene de senere år. Alle driftstiltak har i denne perioden måtte utgå. I likhet med endel riksveger, trenger mange av våre fylkesveger grøfter og forsterkning. Innen-



Asfaltering vil ta en stor del av vedlikeholdsmidlene i 1982.

for den gitte rammebevilgning er det ikke mulig å gjøre noe særlig med dette.

De pengene vi får må i størst mulig utstrekning gå til å bevare de tidligere investerte midler og til å holde fylkesvegene framkommelige. Dette vil igjen si at vi må sette ned akseltrykket på endel veger i teleløsningsperioden 1982.

Et lysepunkt er det at vi i år har fått forståelse for at vedlikeholdet trenger mer midler. Det er gjennom lån gitt plass til en ekstratildeling på 5 mill. kr. utover de 16,6 mill. vi har fått bevilget. Dette skal gå til å vedlikeholde en del asfaltdekker som står i fare for å ødelegges. Dermed bevares de investeringer som allerede er gjort. I tillegg er det bevilget kr. 200.000, – til skilting av fartsregulerende tiltak på fylkesvegene.

Å sammenligne årets fordeling av fylkevegmidler med det som gikk med i 1981 er lite interessant, til det er vedlikeholdet av fylkesvegene preget av altfor mange mangler.



50 TONN TOTALVEKT FOR VOGNTOG

av Martin Visnes

Fra 1. januar 1982 ble totalvekten for vogntog hevet til 50 tonn på vegger med tillatt akseltrykk på 9 og 10 tonn.

Denne totalvektøkningen medfører at vogntog som tilfredsstillere kravene til å kjøre med 50 tonn totalvekt, kan ta med ca. 7,5 tonn mer last enn tidligere.

For at et vogntog skal kunne få en totalvekt på 50 tonn, må det ha aksler som er godkjent for dette. I praksis vil dette si at man må ha en bil med boggi, samt en treakslet slepvogn med boggi eller langboggi.

Biler i vogntog med totalvekt over 40 tonn må også ha motorstyrke på minst 280 hk (DIN).

Største tillatte lengde for vogntog er som tidligere 18 meter.

Samtidig med innføringen av 50 tonns totalvekt for vogntog, kom det også krav til tilhengere som skal bru-

kes i vogntog med aktuelle totalvekt over 42 tonn.

Tilhengere som skal brukes i slike vogntog, og som har aktuell totalvekt over 20 tonn og høyde over 4 meter målt fra bakken til lassets høysete punkt, må ha stabilisatorstag på akslene.

Tilhengerens høyde i disse vogntog må ikke under noen omstendighet overstige 4,5 meter.

Når det gjelder biltilsynets kontroll med vogntog som har 50 tonns totalvekt, har Vegdirektoratet fastsatt en overlastmargin på 2,5 tonn. Det vil si at et vogntog med totalvekt over 52,5 tonn ikke får kjøre videre før avlastning er foretatt, og totalvekten er 50 tonn eller mindre.

De vanlige reglene for overlastgebyr og avlastning gjelder fremdeles, og Vegdirektoratet vurderer også å foreslå innført et gebyr på overskridelse av tillatt totalvekt.

Det er vogntog med boggbil og 3 akslet henger med boggi eller langboggi som kan utnytte de nye reglene om 50 tonns totalvekt.



Lederopplæring for vegkontorets ledelse

I «Grunnlag og hovedmål» pkt. 7.2 heter det bl.a. «Det vil bli arbeidet med lederutvikling og ledertrening på alle nivå».

Bl.a. med bakgrunn i dette er det tidligere gjennomført lederopplæring for anleggsbestyrere og distriktsledere. Det er under utarbeidelse kurs også for andre mellomledere og egne kurspakker for oppsynet. Alle disse oppleggene er utarbeidet i sentral regi.

Når det gjelder lederopplæring for toppledelsen ved vegkontorene, er det utarbeidet et opplegg som skal gjennomføres regionsvis for alle landets fylker. Dette opplegget skiller seg noe fra tradisjonell lederopplæring ved at det er selve oppfølgingen av internat-kurset som er det vesentlige. Opplæringen eller utviklingen, som vil være et mer dekkende ord, er delt i 3 faser.

– **For-samling** som gjennomføres fylkesvis. Dette er en forberedende samling som tar ca. 4 timer. Hensikten er å gi praktisk informasjon om seminaret og gi kunnskap som er nødvendig for forberedelsene. I Vestfold gikk den av stabelen 22. januar d.å.

– **3-dagers seminar** er gjennomført felles for Buskerud, Vestfold og Telemark 10.–12. februar 1982. Seminaret skal formidle kunnskap som er nødvendig for å komme i gang med «den egentlige» lederutviklingen.

– **Oppfølging** skal være en kontinuerlig og evigvarende prosess.

Selve opplegget er kalt «Resultatrettet ledelse» som er en forenklet utgave av den amerikanske «Management by Objectives». Resultatrettet ledelse går i korthet ut på følgende: En-

hver leder er ansvarlig for at de mål som er satt for hans enhet nås. Han må da spørre: På hvilke områder kan **jeg** best bidra til ønsket resultat? Hva skal **jeg** gjøre for å sikre at enhetens mål nås? Etter at lederen så har kommet fram til sine «resultatområder», dvs. hvilke arbeidsoppgaver han skal prioritere, fastsettes hvilke resultater som skal nås innen de enkelte områder. Det er forutsetningen at resultatområdene skal avklares med nærmeste overordnede før de diskuteres med lederens nærmeste underordnede.

Det første er viktig av hensyn til den samlede koordinering og prioritering, det andre er viktig for å få klarlagt eventuelle konsekvenser m.h.t. arbeidsfordeling, delegering m.m.

Det vil ofte være naturlig å knytte resultatområdene til forhold som er nevnt i langtidsplan og budsjetter.

Opplegget er ment å være en støtte og hjelp for den enkelte leder i arbeidet med å nå enhetens mål og i utøvelsen av ledelse generelt.

Dersom opplegget viser seg effektivt kan det være aktuelt å praktisere systemet også på andre nivå i organisasjonen.



HVA SKAL VI GJØRE I 1982?

Maskinavdelingen

Av Martin Nordkvelle

Vi er i full gang med et nytt år, og det innebærer blant annet oppgjør for året som er tilbakelagt og legging av planer for året foran oss. I den sammenheng vil jeg først nytte anledningen til å se litt på driftsresultatene for maskinavdelingen i 1981.

Maskindriften regnskapsresultat ble langt bedre enn planlagt i 1981. Driftsutgiftene ved egenmaskindriften var kr. 19.019.000,- og inntekten kr. 19.286.200,-. Dette gir et driftsoverskudd på kr. 267.200,- eller ca. 1,4% av inntektene. Dette er ikke store prosentene men likevel langt å foretrekke framfor det planlagte underskuddet på vel 900.000 kroner.

Plantallet kan nok virke vel mye pessimistisk, men plantallene settes opp med grunnlag i tidligere års regnskapstall og var vel realistiske nok da de ble beregnet for et år siden.

Verksted- og lagerdriften, eller hjelpefunksjonene som det kalles i regnskapssammenheng, viser imidlertid den motsatte tendens. Driftsutgiftene var ved verkstedene kr. 2.993.900,- mens inntektene bare var kr. 2.508.100,-. Underskuddet blir da kr. 485.800,-.

Lageromkostningene var i 1981 kr. 1.325.200,- mens inntektene, i form av påslagsgebyr på lagervareprisene, samlet utgjorde kr. 1.053.900,-, d.v.s. en minus på kr. 271.300,-.

Til dette kan det her bare kort sies at lageromkostningene stort sett er konstante og bare avhengig av endringer i

lønnsforholdene til de ansatte på lagerne, og stort sett uavhengig av omsetningsmengde.

Inntektene er derimot helt ut avhengig av omsetningen av lagervarer. Hensikten med lagergebyret er å fordele de totale lagerkostnadene på samtlige brukere, altså også vedlikehold og anlegg og ikke bare maskinavdelingen.

Dette problemet vil imidlertid bli tatt opp i et annet forum med det første.

Driftsutgiftene ved radiosambandet var i 1981 kr. 434.400,-. Dette er et beløp som fordeles på brukerne – kostnadsstedene i forhold til antall mobilstasjoner som disponeres.

Jeg kan også i denne forbindelse nevne at det for Vestfolds del er investert i alt kr. 1.336.000,- i VHF sambandsutstyr og OLT radiotelefoner.

Til slutt, i denne sammenheng, vil jeg få nevne at det ble anskaffet biler, maskiner og utstyr for i alt kr. 4.442.000,-, og salg av gamle maskiner og utstyr utgjorde i alt kr. 567.000,- i 1981.

Maskindriften i 1982

Plantallene for maskindriften er ennå ikke utarbeidet. Vi er her sterkt avhengig av driftsdataene på de enkelte maskinene. Jeg tør derfor ikke nå spå noe om hva resultatene kan ventes å bli for 1982.

Det jeg nå vet er at alle maskinleieprisene får en økning på 11% gjeldende fra 1. desember 1981 med en sannsynlig ny revisjon av prisene på maskiner med fører etter lønnsrevisjonen til

våren. Jeg vet også at utgiftene vil øke ikke minst på drivstoff – oljer – reservedeler og reparasjoner.

Jeg håper imidlertid, at utnyttelsen av bil- og maskinparken blir like god, eller helst bedre, i 1982 i forhold til 1981. Da vil vi kunne oppnå et like bra driftsresultat som ifjor.

Maskininvesteringer

Til disposisjon for maskininvesteringer er det i 1982 kr. 5.500.000,—. Med et mindre forbruk overført fra 1981, har vi samlet til disposisjon kr. 5.848.000,—.

Vel kr. 4.500.000,— er allerede forhåndsdisponert i form av bestillinger av 3 lastebiler, 6 Pick Up varebiler, 1 veghøvel, 4 sandspredere, 4 ploger og traverskran til nytt verksted. Nevnte utstyr vil bli levert i første halvår 1982. Det resterende beløp er holdt i reserve for anskaffelser av bl.a. nye transportable brakker etter kravene i de nye brakkebestemmelsene, samt til hydraulikk-utstyr til nye vedlikeholdsbiler i områdene 1, 2 og 3, og annet nødvendig utstyr det måtte bli behov for i 1982.

Driftsbygninger

Realiseringen av planene for utbygging ved Ås vegsentral er kommet godt i gang.

Arbeidet med grunnmurene til det nye 320 m² store plateverkstedet startet John. Bergeton Iversen, hovedentreprenøren, med i månedsskiftet november/desember. Framdriftsplanen for bygget er klart og avtalen går ut på at bygget skal stå ferdig til innflytting 19. april 1982.

Etter denne datoen tar vi til med innredning av det gamle plateverksted til nytt lager, og når det er flyttet er det meningen å ruste opp bilverkstedet og innrede det gamle lageret til kontorer. 1982 blir i det hele et hektisk år og en



Bygging av nytt verksted på Vegsentralen i god gjenge.

urolig tid for verksted- og lagerpersonellet.

Kostnadene for denne delen av utbyggingen her på Ås er beregnet til vel kr. 2.800.000,—. En ramme vi håper å holde oss innenfor.

Den videre utbyggingen med kontorer for vegstasjon m.v. i område 2 og laboratoriet er også kommet godt i veg i plansammenheng. Konsulentfirmaet Bjørn Bjørnstad A/S, Elverum som er engasjert for hele prosjektet på Ås, er nå i fullt arbeide med forprosjektet et-

Forts. side 31

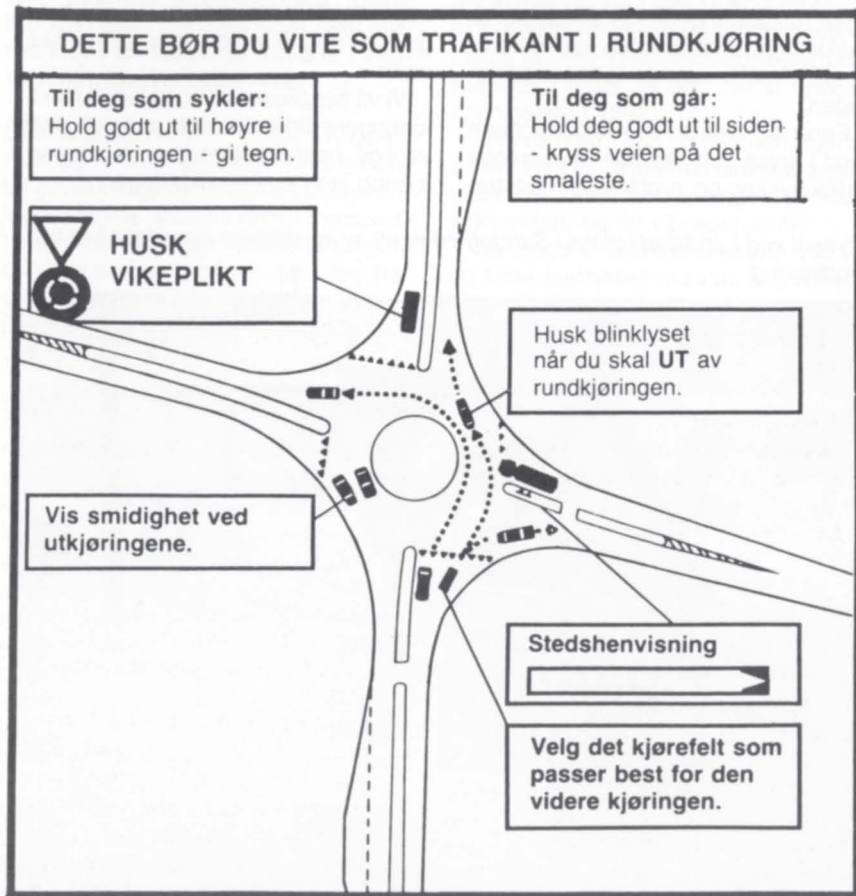
NÅ KOMMER RUNDKJØRINGENE FOR FULLT

av Jan Haugerød

Vi er nå i gang med å etablere rundkjøringer flere steder i fylket. Rundkjøringene bygges og skiltes slik at trafikantene har vikeplikt for den trafikken som er inne i rundkjøringen.

Rundkjøringene er siste tilskudd på det trafiksikkerhetsmessige

området når det gjelder vegkryss. I Vestfold har vi hatt en høy ulykkesprosent i vegkryss og noe må gjøres med dette. Ved å bygge rundkjøringer settes hastighetsnivået i krysset ned og kapasiteten økes. Dette er noen av stikkordene i denne saken.



Vi har lenge hatt noen få rundkjøringer i Vestfold. Trafikantene har vært en del tvil om hvordan de skal kjøre i disse, og praksis og gjeldende vikepliktsregler har ikke alltid vært overensstemmende. Nå har vegkontoret imidlertid gått ut for å rette på dette.

Det var i desember måned at det ble bygd 2 nye rundkjøringer i Sandefjord og foretatt skilting i rundkjøringen ved Hvalfangstmonumentet. De nye rundkjøringene er i Kamfjordkrysset og krysset ved Landstads plass. Samtidig ble det bygd rundkjøring i krysset mellom rv 312 og 308 ved Sem kirke. Alle disse rundkjøringene ble skiltet slik at trafikk inn i rundkjøringen har vikeplikt for den trafikk som er inne i rundkjøringen.

Først og fremst er rundkjøringene bygd i kryss hvor det har vært mange trafikkulykker og problemer med tra-

fikkavviklingen. Ved ombyggingen håper vegkontoret på å bedre de trafiksikkerhetsmessige forholdene. Vi mener også at en ensartet kjøremønster i alle rundkjøringer i fylket vil være en medvirkende årsak til å forenkle trafikkavviklingen i rundkjøringene og gjøre dem sikrere. Derfor er det også planer om at 2 gamle og 1 ny rundkjøring i Horten skal skilles på samme måte i nær framtid. Dette vil sannsynligvis skje i løpet av våren.

Den siste rundkjøringen vi har i Vestfold er i krysset med Frankendalsveien/Yttersøveien på Hovland. Vi håper også at vi skal få midler til å bygge om denne rundkjøringen ganske snart.

Vi vil her presisere at så lenge rundkjøringene **ikke** er skiltet spesielt, skal vanlige høyrehåndsregler følges ved kjøring inn i og i rundkjøringen.

Krysset ved Landstads plass i Sandefjord er ett av de stedene hvor det nå er blitt rundkjøring.



Vegdirektør Eskild Jensen om:

VEGVESENETS VIRKSOMHET I ÅRENE FRAMOVER

Fra høyt politisk hold har det i den senere tid blitt gitt alvorlige og viktige uttalelser om vegvesenets arbeid i årene fremover. Uttalelsene er kommet fra samferdselsminister Inger Koppernæs.

Vegdirektør Eskild Jensen har funnet det naturlig å peke på visse ting i denne sammenheng. Dette har han gjort i et brev som skal gjøres kjent for samtlige ansatte i vegvesenet. Brevet lyder slik:

Samferdselsminister Inger Koppernæs har i flere foredrag i den senere tid gitt alvorlige og viktige uttalelser om Vegvesenets arbeid i årene framover.

Hun har skjerpet kravet til effektiv drift og bedret produktivitet. Jeg har også forstått henne slik at hun mener privat drift er det mest økonomiske.

Foreløpig mangler det oppmerking på vegbanen i de nyombygde rundkjøringene. Dette vil bli foretatt så fort som mulig til våren. Deretter vil vegkontoret følge hvordan trafikken går for å skaffe seg erfaringer med bruken av rundkjøringene. Deretter kan man begynne å tenke på hva som bør gjøres med andre ulykkesbelastede vegkryss innen fylket. På nåværende tidspunkt er det ingen planer om nye rundkjøringer, bortsett fra at rundkjøring har vært vurdert som et alternativ i Kjellekrysset. Forslag om å gjøre Nedre Langgate gjennom Tønsberg til riksveg er nå under behandling. I denne forbindelse må forholdene i Kjelle-krysset legges til rette for å få trafikken til å gå i Nedre Langgate.

Men hun har også understreket at staten har et arbeidsgiveransvar overfor sine ansatte, og hun ser behovet for at Vegvesenet har en egen kompetanse i ulike driftsoppgaver.

1982-budsjettet er vedtatt av Stortinget. Det er stort sett i samsvar med Norsk Vegplan 1982-85, slik Stortinget godkjente denne i juni 1981. Forutsatt at to obligasjonslån går i orden, og forutsatt at ikke fylkesvegbudsjettet blir redusert i løpet av året, vil vi unngå oppsigelser i 1982.

Hva så med 1983 og de etterfølgende år? Hva vil Samferdselsministerens uttalelser bety for omfanget av vår virksomhet, og for vår egen drift?

Så lenge vi ikke vet hvordan 1983- og 1984-budsjettet vil se ut, kan vi ikke gi noe fullt svar på dette.

Men det er en viktig konklusjon vi allerede nå kan trekke av statsrådets signaler. Det ligger i den en sterk utfordring til *hele* Statens vegvesen til å utføre oppgavene mer rasjonelt og mer økonomisk. Inger Koppernæs har betont fordelene ved privat drift i sammenheng med hennes krav om *effektiv drift*. I et foredrag på Lillehammer 11. januar gikk hun inn for at man «i større utstrekning enn idag lar de som har den største effektivitet/produktivitet, dvs. kan produsere til lavest kostnad, utføre arbeidet».

Jeg tror ikke vi kan gi en generell karakteristikk om hvilken driftsform som er mest lønnsom når man betrakter Vegvesenets samlede virksomhet. Vi bør likevel oppfatte statsrådets uttalelser som en *utfordring* til å gjøre jobben minst like godt, effektivt og billig som noen annen.

Forts. s. 31

HVA SKAL VI GJØRE I 1982?

Administrasjons-Økonomiavdelingen

av Per Vaadal

Opplæring

Innen arbeidsområdet opplæring påvirkes aktiviteten i stor grad av tilgang-en på penger. I 1982 er det bevilget kr. 79.000,- til opplæringsformål. Ut fra dette er det utformet et opplæringspro-gram for 1982 som arbeidstakerorga-nisasjonene tar stilling til i møte 5. fe-bruar d.å. Dette vedtatte opplærings-program vil så administrasjonen forsø-ke å virkeliggjøre ved sentrale, regio-nale og lokale opplæringstilbud. (Pro-gram for opplæringstiltakene i 1982 vil være tilgjengelig etter 5. februar d.å.)

For avdelingsledelse, driftssjef og vegsjef er det utviklet et lederutvi-klingsiltak som påbegynnes januar/fe-bruar d.å. (Tiltaket er nærmere be-skrevet på side 16 i dette nummer.)

For vegarbeidsdriften foreligger det ikke planer om større opplæringstiltak i 1982. Maskinføreropplæringen vil bli drevet på tradisjonell vis. Administra-sjonen har ellers henstilt til driftsavde-lingene å forsøke å virkeliggjøre den kompetanseoppbygging som er be-skrevet i rapporter for maskinførere og oppsynet.

Organisasjonsutvikling

Måltrettet organisasjonsutviklingsarbeid er i vesentlig grad blitt et arbeid som drives ved de ulike funksjoner i vegve-senet og med «hjelp» fra administra-sjonsavdelingen når det er ønsket.

Følgende tiltak vil bli prioritert spesi-elt i inneværende år:

- lederopplæringstiltaket for «topp-ledelsen».

- utrede behovet for EDB-utrustning ved vegkontoret og biltilsynet. I denne forbindelse komme med for-slag til hvor det er fordelaktig å be-nytte EDB-baserte rutiner.
- utarbeide bemanningsplaner for al-le funksjoner innen vegkontoret og biltilsynet.
- avklare organisasjonstilknytning for brukskontrollen i biltilsynet.

Medbestemmelsesavtalen

1982 representerer det andre året hvor medbestemmelsesavtalen «re-gulerer» samarbeidsforholdet arbeids-taker/arbeidsgiver. I inneværende år vil vi prioritere opplæringstiltak i med-bestemmelsesavtalen og forhand-lingsteknikk for gruppene stasjonssje-fer, seksjonsledere, anleggsbestyrer og vegmestere. I tillegg vil biltilsynet ge-nerelt få et informasjonstilbud om medbestemmelsesavtalens innhold og praktisering.

Bedriftshelsetjenesten

En ny bedriftshelsetjeneste ut fra ar-beidsmiljølovens intensjoner har vært til vurdering siste året. Det er sannsyn-lig at vi i løpet av 1982 kan begynne å etablere deler av en nyordning.

Det er ønskelig å oppnå følgende i inneværende år:

- en ny samarbeidsavtale med Te-leverket om felles bedriftshelsetje-neste.
- ta i bruk nye kontorlokaler for hel-



BILTILSYNETS KONTROLLAKSJONER I VESTFOLD HØSTEN 1981

av Anton Asbjørnrød, biltilsynet Horten

Undersøkelser slår fast at faren for ulykker øker med 2-3 ganger når mørket faller på. Ved mørkekjøring på veier som samtidig er glatte, øker ulykkesrisikoen 12-16 ganger i forhold til kjøring i dagslys på tørre veier.

På bakgrunn av disse undersøkelsene har Biltilsynet i Vestfold i løpet av høsten 1981 gjennomført 10 større kontrollaksjoner fordelt på byene Holmestrand, Horten, Tønsberg, Sandefjord og Larvik.

Kontrollene har vært rettet spesielt mot lys og dekkutrustning.

For å kunne kontrollere et stort antall kjøretøyer har det blitt benyttet en såkalt kontroll-løype hvor hastigheten

setjenesten. Kontorene vil ligge i Tønsberg.

- få en klargjøring av hvilket helsepersonell bedriftshelsetjenesten skal bygge på og hvor raskt dette kan realiseres.

(Det vil bli gitt nærmere informasjon om nyordningen ved en senere anledning.)

Økonomiforvaltningen

Som et ledd i en samordning av økonomifunksjonene ved avdelingen, er besluttet å opprette en økonomiseksjon. Den vil omfatte oppgavene regnskap, budsjett og økonomiske analyser og vurderinger.

Vi tar sikte på å iverksette ordningen i 1. halvår 1982.

blir skiltet ned til 30 km/t, opplysnings-tavle som orienterer om hva kontrollen er rettet mot, en stopp-post og 8-10 kontrollører. Stopp-posten grovsorterer ut de kjøretøyer som har åpenbare mangler og henviser disse til nærmere kontroll utenfor kjørebanelen.

I alt passerte 9.816 kjøretøyer kontroll-løypen hvorav 1.564 kjøretøyer hadde så åpenbare mangler at de ble plukket ut til nærmere kontroll. 32 kjøretøyer var i så dårlig forfatning at de ble nektet brukt og avskiltet. 4 prøvekjennemerker ble inndratt på grunn av ulovlig bruk. 43 bilførere hadde glemt eller manglet førerkort.

Konklusjonen etter kontrollaksjonen er at det ble påtruffet svært mange kjøretøyer med nedslitte sommerdekk i de kontroller som ble gjennomført før 16. oktober (første dag hvor det er tillatt å sette på piggdekker). Dette viser at mange bileiere «tyner» sommerdekkene til det ytterste for å slippe å kjøpe nye sommerdekk før det blir tillatt å sette på piggdekkene. Dette til tross for at det er nettopp i høstmånedene det er spesielt viktig med godt mønstrede dekk.

Etter 15. oktober ble det ikke påtruffet like mange biler med slitte dekk, men svært mange hadde allerede satt på piggdekkene.

Gjennomgående feil ved lysanleggene var manglende lys, svake lys, frontlys ute av stilling og feil monterte lyspærer.

HVOR ER DETTE?



Det var ikke mange som sendte inn svar på konkurransen i forrige nummer. Riktige svar var imidlertid tunnelen på fylkesveg Z-205 mellom Sundet og Bommestad. Vinner av konkurransen ble en av våre pensjonister, Peder Jacobsen.

Vi gratulerer!

Vi fikk siste gang inn svar fra andre enn våre egne ansatte, og det synes vi er bare morsomt. Vegvesenets egne ansatte har bare godt av litt konkurranse, og må derfor skjerpe seg i tiden

framover hvis gevinstene skal holdes innen etaten.

Vi forsøker igjen. Denne gang har vi flyttet oss et stykke lenger nordover. Dette stedet skulle være kjent for de fleste, og vi regner derfor med en hard konkurranse.

Svaret sendes vegkontoret v/Jan Haugerød innen 31. mars. Merk konvoluttet med «Hvor er dette?».

Også denne gang blir premien en eske konfekt.



UBUDTE GJESTER I HOLMESTRANDS-TUNNELEN

Av Per Härter



514-47 fikk så store skader at den måtte vrakes.

I romjula har ubudte gjester tatt seg inn i tunnelen. Hva slags lyster gjestene var drevet av er uvisst. Det er i alle fall ikke iveren etter å få tunnelen åpnet, snarere lysten til å herje vilt på en usjenert plass.

Av dette fremgår det vel at inntrengere har fart nokså hardhendt fram med det de har kommet over. Seks biler ser ut deretter.

Hvordan ble så dette oppdaget? Jo, en bil ble i romjula registrert stående utenfor vegen opp på Holmestrandsfjellet. Det viste seg senere at denne var kjørt tom for vann med den følge at motoren skar seg. Når man så undersøkte nede i tunnelen viste det seg at

den hadde fungert mer eller mindre som racerbane og ramponeringsverksted for berserker. De bilene som ikke var kjørt var sterkt ramponert ved at karosseriet var bulket, utstyr var revet av og knust. Ja, selv døra var revet av en bil.

Reparasjonskostnadene er kalkulert til ca. kr. 50–60.000,—. Fire av de seks bilene er i drift igjen mens 2 stk. ble utrangert.

Så vidt vites, vet man pr. dags dato ikke noe om hvem som har vært på ferde og det er vel tvilsomt om vi noen sinne får vite det.

Uansett er hærverk av denne art under enhver kritikk.

HVA SKAL VI GJØRE I 1982?

Planavdelingen

1. Planavdelingens ressurser

Ved planavdelingen er det 30 ansatte. Avdelingen er organisert i to seksjoner, planseksjon og trafikkseksjon.

I 1982 har vi fra sentralt hold fått bevilget 2,9 mill. kroner til dekking av utgifter til hoved- og detaljplanlegging. Etter en nøyere gjennomgang av planleggingsoppgavene regner vi med å få behov for følgende bevilgninger i 1982:

Utredning/hovedplanlegging	kr. 565.000,-
Detaljplanlegging	kr. 2.695.000,-
	<u>kr. 3.260.000,-</u>

Dette beløp overskrider det som er bevilget med kr. 360.000,-. Vi vil søke å få bevilgningen forhøyet.

2. Plansituasjonen for 1982 og -83

Plansituasjonen er god for 1982 og 83. Nedenfor er vist detaljplansituasjonen for henholdsvis de store anlegg og sikkerhets- og miljøtiltakene. Det er utarbeidet prosjektplan for alle prosjekt som inngår i planleggingsprogrammet.

Store anlegg	1982		1983	
	Godkjent	Ikke godkjent	Godkjent	Ikke godkjent
E-18 Holmestrand	34,8		38,1	
Rv. 8 Svarstad-Buskerud gr.	4,8		1,1	
Rv. 303 Kryss rv. 301		0,5 ¹⁾		4,5 ¹⁾
Rv. 305 Innfart Sandefjord	1,3			
Rv. 308 Vrengen bru	1,2			3,0 ³⁾
Rv. 310 Falkenstensveien		0,9 ²⁾		
Rv. 311 Svend Foynsgt.-Vellebekken	12,6			
Rv. 319 Svelvik	0,6			8,5 ⁴⁾
Rv. 35 Tomsbakken				1,3 ⁵⁾
	55,3	1,4	39,2	17,3
Planlagt forbruk mill. kroner		= 56,7		= 56,5
Godkjent	98%		69%	

- 1) Detaljplan foreligger januar 1982, vedtak i februar 1982.
- 2) Reguleringsplan under arbeid i Horten kommune.
- 3) Riving av gammel bru.
- 4) Reguleringsplan stadfestes juni 1982.
- 5) Hovedplan i behandlingsfasen.

Sikkerhets- og miljøtiltak

For anlegg i 1982 er detaljplanene ferdig godkjent for ca. 65% av bevilgningen. For ytterligere ca 30% forutsettes godkjent detaljplan i løpet av

mars 1982. Vi regner med at midlene som er avsatt for 1982 til S/M-tiltak vil bli brukt.

For prosjektene i 1983 er detaljplan forutsatt ferdig som tabellen viser:

	Tidspunkt for plangodkj.	Bevilgning i mill. 1983 kr. gruppert etter godkj. tidspunkt		
		Juli 82	Aug.-Des. 82	Jan.-Juni 83
E-18 Holm i Sande	Febr. 82	2,3		
Rv. 303 Nilsesvingen-Skårenvn.	Des. 82		5,5	
Rv. 308 Kanalen-Grensegt.	April 83			1,0
Rv. 308 Herstad-Borgheim	Juli 82	1,3		
Rv. 303 Engås-Kjøpmannskjær	Febr. 82	2,5		
Rv. 311 Kilen-Presterød	Juni 82	4,0		
Rv. 311 Åsgårdstrand sentrum	Des. 82		0,6	
Rv. 319 Tømmeråsv.-Knemsbk.	Mars 82	0,4		
Rv. 301 Stavern-Grevle	Juni 83			0,8
		10,5	6,1	1,8

Dette innebærer at i løpet av første halvår av 1982 vil detaljplan være godkjent for ca. 60% av foreslått bevilgning for 1983. Ytterligere ca. 30% vil være godkjent innen utgangen av 1982.

Vi har en løpende oppfølging av ulykkesbelastede punkter. I løpet av 1982 vil vi bl.a. se nærmere på Snekestad-Hellandsbakken og Åskrysset på E-18, samt Kjellekrysset på rv. 308.

Nye lysreguleringer er under planlegging langs rv. 303 i Sandefjord og den nye ringvegen (rv. 311) i Tønsberg.

3. Andre høyt prioriterte planoppgaver

Mangel på planavklaringer gjennom lengre tid har resultert i at en nødvendigvis har måttet prioritere detaljplanleggingen. Dette har gått utover hovedplanleggingen. Det synes nå klart at vi må søke å øke vår innsats til hovedplanlegging i tiden framover, spesielt med tanke på å framskaffe tilstrekkelig plangrunnlag for kommende revisjon av NVP. Omfanget og formen på denne planleggingen vil vi nøye diskutere på avdelingen i tiden framover.

Ved planavdelingen arbeides det forøvrig med følgende oppgaver:

- Behandling av reguleringsplaner.
- Avkjørselsøknader og søknad om dispensasjon fra byggegrensene langs riks- og fylkesveger. Fylkestinget har nå vedtatt en plan som er retningsgivende for avkjørselsbehandlingen langs riks- og fylkesveger i Vestfold. Planen er utarbeidet i samråd med kommunene.
- Fartsgrensespørsmål.

Vi har i løpet av 1980 og 1981 gjennomgått hele riks- og fylkesvegnettet i Vestfold og vurdert behovet for endringer når det gjelder særskilte fartsgrenser. Dette er gjort med grunnlag i nye retningslinjer som ble utarbeidet etter at Stortinget behandlet St.meld. nr. 72 (1977-78) «Om fart og fartsgrenser». Den formelle behandlingen i forbindelse med dette er nå under avslutning, og vi regner med at skiltingen av de endrede fartsgrensene vil være gjennomført i løpet av sommeren. Vi vil nå også se nærmere på bruk av 30 km/t på mindre strekninger av fylkesveger. Planlegging og gjennomføring av dette vil måtte skje i nært samarbeid med alle berørte parter.

- Vegbelysning.
Der vegbelysningen vesentlig bidrar til bedring av trafikksikkerheten skal vegvesenet nå engasjere seg sterkere i belysning av riksveger. Etter at nærmere retningslinjer er utarbeidet av Vegdirektoratet, skal planavdelingen og vedlikeholdsavdelingen i fellesskap gjennomgå eksisterende vegbelysning.

Kvaliteten av vegbelysningen må bl.a. vurderes for å klarlegge hvor vegvesenet kan dekke driften av vegbelysningen.

- Lysreguleringer.
Oppfølging med justering og vedlikehold av de ca. 25 lyssignalanleggene vi nå har i fylket er en viktig oppgave.
- Skilting og oppmerking.

4. Plansituasjonen for 1984 og 1985

De planene som skal danne grunnlag for anleggsdriften i 1984 og 85 er svært usikre, særlig gjelder dette for de større anleggene. Dette har vært bakgrunnen for at planavdelingen i forbindelse med utarbeidelse av planleggingsprogrammet denne gang har funnet det nødvendig å foreta en mer nøyaktig analyse av plansituasjonen og også se på hva som allerede nå kan gjøres for å forebygge en uheldig utvikling.

For å få en bredest mulig vurdering av situasjonen ble det nedsatt en gruppe på 4 personer. Disse har vært:

Steinar Holstein
Reidar Jørgensen
Bjørn Skoie
Ole Johnny Svendsen.

Planleggingsprogrammet bygger på det materiale gruppen har utarbeidet og de konklusjoner som er kommet fram i diskusjonene.

Følgende tabell viser de større vegprosjekter som ifølge langtidsbudsjettet er tenkt å komme til utførelse i 1984/85:

	1983	1984	1985
E-18 Fyllpå-Klinestad			4,0
Rv. 35 Tomsbakken	1,3	5,3	
Rv. 303 Herregårdsletta-Torstrand		6,0	4,3
Rv. 303 Gokstadveien		7,0	7,6
Rv. 306 Borre-Glenne		5,0	
Rv. 310 Horten-Borre		10,5	16,8
Rv. 315 Holmestrand		5,0	3,8

De mest usikre prosjektene rent planmessig er E-18 Fyllpå-Klinestad og riksveg 310 Horten-Borre. Det knytter seg imidlertid også usikkerhet til planene for både riksveg 35 Tomsbakken, riksveg 303 Herregårdsletta-Torstrand torv i Larvik og riksveg 315 ved Holmestrand.

Denne usikre plansituasjonen understreker nødvendigheten av å opparbeide en planreserve. For å kunne møte de mest uheldige plansituasjoner synes denne planreserven å burde omfatte tiltak i størrelsesorden 20 mill. kroner for både 1984 og 1985. Forskjellige strategier for opparbeidelse av denne reserve har vært drøftet.

A) Sikkerhets- og miljøtiltak intensivres for midlertidig å bedre situasjonen.

B) Sikkerhets- og miljøtiltakene går etter programmet med visse endringer mens en opparbeider tilstrekkelig planreserve i form av ordinære vegprosjekter. Reserveprosjektene prioriteres ut fra:

- prosjektene trafiksikkerhetsmessige
- og miljømessige betydning
- muligheten til å oppnå godkjent plan innen den korte tid som anses nødvendig

C) En kombinasjon av strategi A og B.

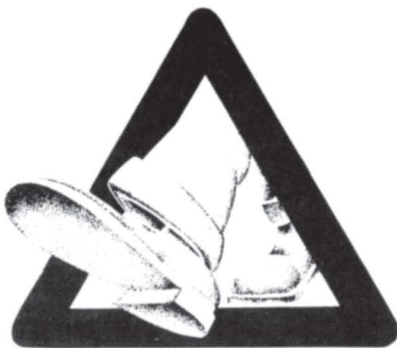
Valg av strategi er nøye drøftet både på planavdelingen og med anleggsavdelingen og grunnseksjonen. Vi har kommet til at strategi C bør legges til grunn. Denne strategi innebærer en viss økning i bygging av gang-/sykkelveger. Forutsetningen for økning av slike tiltak er at det velges prosjekter hvor det kan utarbeides og fremmes planer for lengre strekninger som et hele. Dette vil lette det senere grunnervet.

5. Prioritering av reserveprosjekter

Det vil bli lagt stor vekt på å fullføre planleggingen av de planoppgaver som allerede er startet opp, slik at de anlegg som er gitt bevilgning i perioden 1982-85 i størst mulig grad kan komme til utførelse. Utover dette vil det bli startet planlegging på følgende prosjekter med tanke på å ha som reserve i 1984 og 1985. Prosjektene er ikke prioritert i NVP for perioden 1982-1985.

- E-18 ved Vassbotn
- Rv. 308 Kjelle/ X NSB (jernbaneundergang)
- Rv. 312 Semsbyen/ X NSB (jernbaneundergang)
- R v. 315 i Holmestrand sentrum.

Dersom plansituasjonen utvikler seg slik at disse prosjektene blir aktuelle å bygge ut, vil vi ta spørsmålet om omprioritering opp med fylkets politiske myndigheter i forbindelse med de årlige budsjettframlegg.



**FØLGER DU DE NYE
GÅ-REGLENE?**

NYTT TILBUD TIL MEDLEMMENE AV BARNAS TRAFIKKLUBB



Førstereisbilletten gir 6 1/2-åringene i Barnas Trafikklubb en gratis busstur sammen med en foresatt.

Alle Barnas Trafikklubb-medlemmer som fyller 6 1/2 år vil fra 1. februar i år få en såkalt førstereisbillett i gave fra Norges Rutebileierforbund. Førstereisbilletten gjelder for en gratisreise med buss sammen med en foresatt, og må regnes som en viktig komplettering av det opplæringstilbudet Barnas Trafikklubb representerer.

Barnas Trafikklubb, som drives i regi av Trygg Trafikk, er et opplæringstilbud som varer i fire år. Det er et tilbud til foreldrene om bakgrunnsstoff, opplegg og materiell for å gi barna riktig og god trafikkopplæring. Alt barna lærer av foreldrene skal etterfølges av praktisk trening ute i trafikken.

Med hjelp av førstereisbilletten blir det mulig å få til dette også når det gjelder temaet bruk av buss, sikker opptreden på holdeplass, og ved av- og påstigning osv. Barnas Trafikklubb materiell for 6 1/2 års-trinnet omhandler nemlig akkurat dette. Førstereisbilletten er trykt som en del av materialet barnet og foreldrene får tilsendt og skal klippes ut før den tas ned på bussen. Billetten er gyldig fram til den dagen barnet fyller 7 år. Denne datoen er stemplet på billetten. Inntil 40 km fra hjemstedet kan reises gratis på billetten for barnet selv og for en foresatt.

Førstereisbilletten gjelder på samtlige rutebilselskaper i landet med unntak av Oslo Sporveier.

VEGVESENETS VIRKSOMHET

Forts. fra side 21

Vi har etatens store organisasjon, vi har en fagstolt og dyktig stab på alle trinn, vi har gode samarbeidstradisjoner, vi har utstyr og maskiner, vi har erfaring og lokalkjennskap – alt dette gir oss mulighetene til å møte utfordringen.

Dette er ikke bare en utfordring til folkene i anlegg-, vedlikehold- og maskindrift. Det er en utfordring også for hele administrasjonen – både i Vegdirektoratet og ved vegkontorene, både i driftsledelse, biltilsynet og administrasjon for øvrig. Ressurser – penger og stillinger – som kan spares på ett område, kan benyttes på andre prioriterte områder.

Vegvesenets samlede drift har hittil vært et samspill mellom entrepriser, maskin-innleie og ren egen-drift. Slik bør det fortsatt være. Det er nå opp til oss selv å rettfærdiggjøre vår egen andel gjennom en økt effektivitet.

Når vi viser at vi kan gjøre jobben like godt eller bedre enn andre, er vi med på å gi samfunnet det beste resultat for de 5.000 millioner skatte kroner som vi årlig er pålagt å forvalte. Vi vil dessuten også sikre jobbene våre i Vegvesenet.

Det er de nye krav til effektivitet som har kommet sterkt til uttrykk i dette brevet.

Men jeg har godt håp om at det i den konkrete utforming av våre oppgaver og budsjetter også vil bli tatt tilstrekkelig hensyn til vårt arbeidsgiveransvar og til de mange eldre ansatte i etaten.

For å få en rimelig aldersfordeling blant våre ansatte, håper jeg også at vi får høve til å kunne ta inn en del nye arbeidstakere ute i distriktenene.

Personalnytt

60 ÅR

Anton A. Steinsholt, 16. mars

Per O. Svendsen, 11. april

De som ikke ønsker sine fødselsdager bekjentgjort må gi redaksjonen beskjed om dette.

PENSJONISTER

Nils Røed

Ivar Skjeggerød

HVA SKAL . . .

Forts. fra side 18

ter at romprogrammet ble godkjent i møte i styringsgruppen en tid før jul. 1982 og deler av 1983 skal brukes til dette og alle andre forberedelser før bygging kan ta til antagelig i midten av 1983.

Før dette håper vi å få løst og bygget kontorer, fram møterom med garderober og skiltverksted for skiltseksjonen inne i nåværende lagerhall. Om planene for dette blir godkjent og vi får tildelt tilstrekkelige midler i bevilgning, kan det være ferdig tidlig våren 1983. Dette vil frigjøre skiltseksjonens nåværende lokaler som er tenkt brukt av vedlikeholdet til saltlager, opplagsplass m.v.

Bruk Bilbeltet!

BILFØRERNES LYS-FEIL:

Det er 8 farlige feil som stadig går igjen når man studerer nordmenns lys-vaner:

1 Vi kjører for fort i mørket.

Hovedproblemet med mørkekjøring er for lite lys – vi ser mindre enn i dagslys. Derfor må vi kjøre med mindre fart i mørket.

2 Vi blander for tidlig når to biler møtes og vi skifter tilbake til fjernlys for sent ved møtet.

Vi bør ikke skifte til nærlys før bilenes fjernlys møter hverandre og belyser hele strekningen mellom bilene. Avstanden er da ca. 200 meter.

Ca. 10 meter før vi møter bilen, skal vi skifte til fjernlys.

3 Vi stirrer inn i lysene på møtende biler.

Prøv å unngå å se rett på lysene, da irriteres øynene så mye mindre. Se heller på den hvite kant-stripen så langt fram som mulig – da oppdager du fotgjengere tidligere.

4 Vi kjører like nær vegkanten som i dagslys.

Mange fotgjengere er blitt drept mens de går langs landevegen. Husk at din sikt ved vegkanten er meget begrenset når det er mørkt. Kjør lenger inn på veggen.

5 Vi skifter for sent til fjernlys ved forbikjøring.

Skift til fjernlys 5–10 meter før du tar igjen bilen du skal kjøre forbi slik at du ser at det er klart. Bilen som blir forbikjørt, beholder fjernlyset på til du er forbi.

6 Vi bruker nærlys som parklys. Og parklys som kjørelys.

Begge deler er farlig og forbudt. Når vi stopper langs vegen, skal vi bruke parklys slik at andre bilførere ser at vi står stille. Og parklys er ikke kjørelys verken om dagen eller i skumringen.

7 Vi bruker for lite fjernlys i boligområder.

Mange har den uvanen å kjøre med nærlys i tettbygd strøk, selv om det er dårlig veglys. Det er en farlig uvan. Med nærlys ser du fotgjengere i mørke klær først 30 meter foran bilen.

8 Vi kjører med feil innstilte lys.

Kjør innom en bensinstasjon, eller la et verksted sjekke lysene. Sjekk også om du trenger nye pusserblader. Høstkveldene er årets farligste tid på vegen, bl.a. fordi bilførerne ofte gjør feil.

Nå vet du hvordan du skal unngå dem.

SE OG BLI SETT

Vegdirektoratet/
Statens informasjonstjeneste