

---

# VEST- FOLDER'N

---

Nr. 6

1982

---

*God Jul*

POLITI

PO

DC

*Godt Nytt År*



# VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 6 – DESEMBER

8. ÅRGANG

Redaktører:  
Jan Haugerød  
Per Härter  
Tore Kavli

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

## INNHOLD:

Vegsjefen har ordet .....	3
Gamle Vrengen bru står for fall ....	5
Vedlikeholdsavd. virksomhet i 1983	
Aktiv kontrollvirksomhet ute	
på vegene .....	8
Biltilsynets virksomhet i 1983 .....	9
Adm./øk. avd. virksomhet i 1983 ...	10
Besøk fra maskinsentralen i Østfold .	11
Maskinavd. virksomhet i 1983 .....	12
En av de mange – dog en av de få .	13
Anleggsavd. virksomhet i 1983 ....	15
AKAN .....	16
Konferansetelefon og telefax	
i vegvesenets tjeneste .....	17
Ny jernbanebru i Holmestrand .....	19
Vegtrafikklovgivningen .....	20
Hva blir navnet? .....	21
Tette stikkrenner, et relativt dyrt og	
tidkrevende problem .....	22
Hvor er dette? .....	23
Erstatningskrav mot vegvesenet	
p.g.a. uforsiktig kjøring .....	24
Planavd. virksomhet i 1983 .....	26
VEGA oppfordrer .....	29
Nye legitimasjonskort og	
tjenestebevis .....	30
Personalnytt .....	31

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

Vegsjefen har ordet:

**1982**  
**– tilbakeblikk**



*ÅRHUNDRETS SMELL – HALVGJORT JOBB! Slik var overskriften i Vestfolder'n etter sist salve i Holmestrandtunnelen 13. januar 1982. Nå, mot slutten av året, ser vi at anlegget fortsatt har en fin framdrift og at det nye vegsystemet tar form. Vi gleder oss til åpningen i mai neste år.*

*Hordalendingene er nå ferdige med sin del av jobben, og vi takker for en finfin innsats. Vi takker også for den inspirasjon, læring og utfordring samarbeidet over fylkesgrensene har ført med seg. I den forbindelse er det også naturlig å nevne at samarbeidet med Vegdirektoratet har vært meget godt. Direktoratets bistand – ikke minst faglig – har betydd mye for det gode resultatet.*

*Vi kan også glede oss over gode resultater på de fleste av våre andre anlegg og i vår øvrige virksomhet.*

*Vi har i 1982 åpnet for trafikk i alt 3 km nye riksvegstrekninger. Det er bygd i alt vel 18 km gang-/sykkelveger i 1982, hvorav vel 12 km er gang-/sykkelveger langs riksveg. Samlet har Vestfold nå ca. 100 km gang-/sykkelveger langs riks- og fylkesvegnettet. Sammen med andre sikkerhets- og miljøtiltak er dette et vesentlig bidrag til å øke sikkerheten.*

*På plansiden lysner det. Vi venter en avklaring til våren for ny E-18 mellom Klinestad og Fyllpå. Vedlikeholdet gjør en god jobb, men har problemer med å få endene til å møtes, særlig på fylkesvegsiden. Telestriksjonene i vår ble gjennomført på en fin måte i godt samarbeide med biltilsynet og brukerne. Biltilsynets mange oppgaver løses greit. Resultatene fra utekontrollen og brukskontrollen viser at kontroll er nødvendig. Samarbeidet med kjøreskolene og skoleverket har hatt en fin utvikling i 1982.*

*Antall registrerte kjøretøyer i fylket har siste år økt med 3–4%. Trafikkøkningen er likevel beskjeden. På E-18 ved Gunnestad i Sande har*

den økt med ca. 1% i 1981. Ulykkesutviklingen er heldigvis fortsatt på nedadgående. Etter 3. kvartal i år viser ulykkestallene en reduksjon på ca. 23% fra 1981. Ulykkestallene hittil i år er de laveste siden registreringen begynte. Vi håper og tror at utviklingen i hovedtrekk vil fortsette, selv om vi neppe kan regne med samme positive utvikling som hittil i år. Utviklingen tar vi som tegn på at det nytter å satse målbevisst i trafikk-sikkerhetsarbeidet. Vi er i den særdeles heldige situasjon at vi har nok av interessante og krevende arbeidsoppgaver. På riksvegsiden har vi hittil fått relativt bra med bevilgninger.

For fylkesvegene er imidlertid bevilgningssituasjonen og utsiktene bekymringsfulle, først og fremst fordi vi ikke får gjennomført nødvendige sikkerhetstiltak, men også fordi redusert vedlikehold fører til for stor nedsliting av vegdekket og dårligere forhold for trafikantene. Flere av fylkesvegene har trafikkbelastninger som godt kan måle seg med sterkt trafikkerte riksveger. Konsekvensene er åpenbare.

Selv med rimelig bra bevilgninger på riksvegsiden, er virkeligheten p.g.a. prisstigningen at vi får gjort mindre. Vi har likevel unngått problemer med sysselsettingen, fordi vi siden 1978 har hatt ansettelsesstopp og relativt mange i naturlig avgang. Dette er selvsagt ikke en ønsket situasjon, men tross alt noe vi kan leve med for en tid.

For andre utenfor etaten er nok arbeidssituasjonen langt værre, og det forplikter oss spesielt til å utnytte og bruke de knappe ressursene på en god måte. Dette må imidlertid ikke føre til at vi velger mindre gode løsninger, som i lengden blir kostbare. Kvalitetssikringen vil fortsatt være viktig.

Vi er også en etat som i stor grad arbeider for «åpen scene» over hele fylket. Uregelmessigheter blir fort registrert og kritisert. Etter min oppfatning vitner mye av kritikken om lite forståelse og kjennskap til forholdene. Konstruktiv kritikk bør vi selvsagt ta som en utfordring.

En annen side av dette er hvordan vi utnytter vår egen arbeidskraft, som uansett er den viktigste ressurs. Vi har i løpet av året gjennomført viktige organisasjonsmessige utredninger og er i gang med en mer systematisert personal-planlegging og opplæring. I forhold til medbestemmelsesavtalen synes det hele å fungere bra. Vi har heldigvis ingen store saker i den sammenheng. Organisasjonene gjør her en fin jobb, og vi håper på fortsatt godt samarbeid med siktemål å løse oppgavene best mulig.

For de som liker å sykle, og for andre vil jeg til slutt nevne at Vestfold naturvern har i samarbeid med oss gitt ut et flott sykkelkart i målestokk 1:50.000. Kartverket viser gang-/sykkelruter og har beskrivelse og historikk fra severdige steder. Kartet er nyttig for mange formål og kan anbefales.

Takk for innsats og godt samarbeid i 1982.

– God jul og godt nytt år.



Det blir et vanskelig og risikofyllt arbeid å rive den gamle Vrengen bru. (Foto: Jan Haugerød)

# Gamle Vrengen bru står for fall

av Gunnar Hasle og Jan Haugerød

Nå er det like før. Gamlebrua skal bort. Vegkontoret er nå i gang med utarbeidelse og utsending av anbudsdokumenter. Anbudsfristen blir i begynnelsen av januar og vi regner med at rivingsarbeidene kan begynne allerede samme måned. På neste års budsjett er det bevilget 3 mill. kroner til rivingsarbeidene som antas å vare hele året.

Rivingen av Vrengen bru blir satt bort da vegvesenet selv mangler kompetanse på dette feltet. Etter det vi vet er det ikke revet en så stor hengebru her i landet tidligere. Derfor har henge-

bruseksjonen i Vegdirektoratet vært koblet sterkt inn i denne saken.

Det er gitt tillatelse til å slippe hovedspennet i sjøen, og i anbudsdokumentene er det bedt om alternativ pris. Vegkontorene vil etter at anbudene er kommet inn vurdere hvor vidt hovedspennet skal slippes i sjøen eller fraktes inn på land.

Arbeidet vil bli vanskelig og risikofyllt, og det er regnet med at rivingsarbeidene vil foregå ut hele neste år. Det er forutsatt at hovedspennet skal være demontert innen 1. juni.

*Etter å ha samarbeidet med hengebroseksjonen i Vegdirektoratet har vi kommet til at rivingsarbeidene bør utføres slik:*

1. Fjerning av betongdekke, avstivningsbærere, tverrbærere og hengestenger i hovedspennet.
  - Oppdeling av dekket, symetrisk om midten mot begge sider, i passende elementer ved hjelp av betongsaging eller søm-boring.
  - Dekkelementene slippes direkte i sjøen dersom vi får lov til det. Eller de trekkes til land ved hjelp av tau-bane eller annet transportmiddel.
  - På samme måte fjernes avstivningsbæreren (stålbjelken som går langs begge sidekanter av brua) etter å ha blitt delt opp i passende lengder.
  - til slutt demonteres hengestenger og tverrbærere fra midten av brua.
2. Demontering av kablene:

Kablene løsnes enkeltvis på tårntoppene, kuttes i den ene forankringen og dras over til motsatt side. Før siste kablen på hver side fjernes, sikres tårnene med stag.

3. Demontering av de to ytterste spenn av begge viadukter: Dekket sages opp, og elementene fjernes med kran som står på viadukten. Deretter tas bjelkene.
4. Demontering og fjerning av øverste del av tårn: Når tilstrekkelig stor del av viaduktene er fjernet, slippes øverste del av tårnene ned på bakken, eller de slippes i sjøen dersom vi får tillatelse til dette.
5. Resterende del av viaduktene demonteres: (dekke, bjelker og søyler)
6. Nedsprengning av tårn og betongkasse under dekket.
7. Planering og opprydding. Følgende arbeid er aktuelt å utføre i egen regi:
  1. Fjerning av betongdekke både i hovedspenn og sidespenn.
  2. Nedsprengning av tårn og betongkasse under brudekke.
  3. Planering og opprydding.Resten av arbeidet settes bort til entreprenør.

*Vestfolder'n vil følge rivingsarbeidene næye og vi kommer tilbake til mer stoff om dette senere.*

---

## VEDLIKEHOLDSAVDELINGENS VIRKSOMHET I 1983

*av Christ Heimdal*

Vi starter på 1983 med følgende bevilgninger:

Riksvegvedlikehold	62,6 mill. kr.
Fylkevegvedlikehold	18,2 mill. kr.

Det vesentligste av disse pengene er bundet i faste oppgaver, sånn som dekkevedlikehold og vintervedlikehold. Dette endres lite fra år til år.

Noen nye oppgaver blir det allikevel i 1983.

Staten har nå påtatt seg å dekke utgifter til vedlikehold og drift av vegbelysning langs riksvegene, når denne belysning tilfredsstillende er del nærmere spesifiserte krav. Utgiftene til dette er anslått til ca. 0,5–0,6 mill. kr. pr. år.



*Også i 1983 vil det bli gjennomført telerestriksjoner på en del av de dårligste fylkesvegene våre.*

Staten har videre påtatt seg å bygge og vedlikeholde leskur langs våre riksveger, det vil kreve ca. 0,2–0,3 mill. kr.pr. år til vedlikehold av de leskur som allerede er satt opp i vårt fylke. I 1983 vil Holmestrandstunellen stå ferdig og utgiftene til drift og vedlikehold av denne må vi regne med blir en ganske anseelig sum.

Etter at bæreevnemålingene avslørte endel svake vegstrekninger på våre riksveger, har vi nå i flere år hatt et program for grøfte- og forsterkningsarbeider av de svakeste riksvegstrekninger.

I 1983 står grøfting og forsterkning av riksveg 304 på strekningen Sundet–Holm på programmet. Vi håper at en satsing på normerte grøfter, og ved å bringe faktisk bæreevne i samsvar

med veglisten, skal gi et rimeligere vedlikehold av våre eldste riksveger. Dette er i tråd med de undersøkelser Vegdirektoratet har utført, og som viser at det er god økonomi å utbedre og grøfte slike gamle vegger. Her har vi i Vestfold forsømt oss i mange år.

### **Vedlikehold av fylkesvegene**

Når det gjelder fylkesvegene er situasjonen den samme som før, vi har ikke penger nok til et alminnelig godt vedlikehold av disse vegene.

I et forsøk på å redusere vedlikeholdsutgiftene, innførte vi i 1982 telerestriksjoner på endel av vegnettet. Disse restriksjonene ble fulgt opp ved telemålinger. Resultatet fra 1982 var så bra at vi i 1983 vil innføre telerestriksjoner på flere av de vegger som erfaringsmessig får stor skader i telerestriksjonen.

Vi har i flere år ikke hatt penger til å fornye asfaltdekkene på endel av våre fylkesveger.

I 1982 har vi gjort forsøk med rimelige faste dekker som er myke nok til å følge med når telen arbeider med vegen.

Det er for tidlig på nåværende tidspunkt å si noe om hva dette kan bety for vårt vedlikehold av faste dekker på fylkesveg, men vi håper med slike forsøk å finne fram til metoder og dekketyper som gir oss et rimelig vedlikehold av faste dekker.

For bedre å kunne følge kostnadene til vedlikehold av våre riks- og fylkesveger vil vi fra 1983 gjøre noen endringer i regnskapsføringen. Dette innebærer at vi deler riks- og fylkesvegene i 3 klasser etter viktighet og trafikkbelastning og vedlikehold blir gradert deretter.

Vi håper med dette bedre å få fram hva det koster å vedlikeholde vegger av forskjellig standard og trafikkbelastning.

*Biltilsynet vil begrense høstulykkene:*

## **AKTIV KONTROLLVIRKSOMHET UTE PÅ VEIENE**

*av Jan Haugerød*

**Høst er tradisjonelt sett ulykkestid på vegene våre. Derfor har biltilsynet i høst drevet aktiv kontrollvirksomhet ute på vegene. Dette for å kontrollere at kjøretøyene er i en best mulig stand. Målet for biltilsynets arbeid er å gjøre det som er mulig for å unngå at tekniske mangler, dårlige dekk og lys skal medvirke til trafikkulykker.**

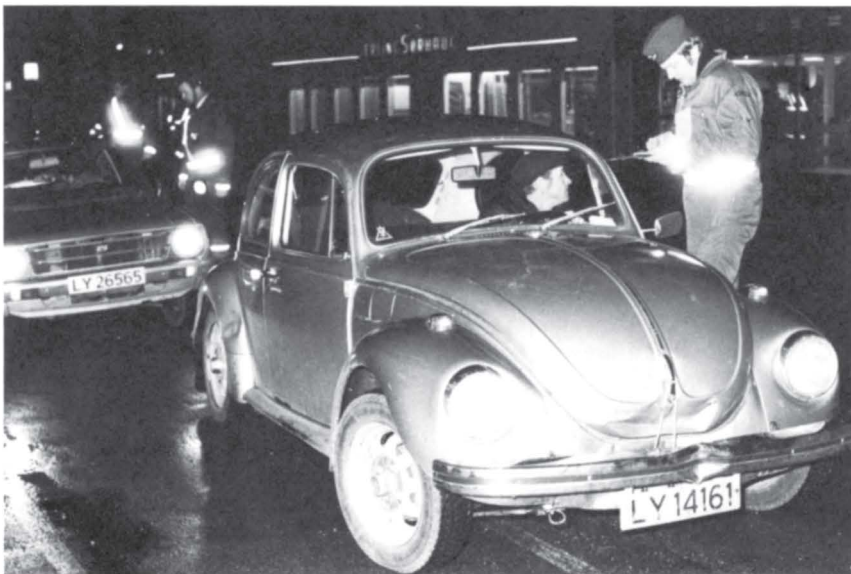
Flere kvelder i uka har biltilsynets folk vært ute med spesielle lys og dekkkontroller. Dette foregår ved at bilene

kjøres inn i en spesiell løype hvor lys, vinduspussere og dekk blir sjekket. Biler hvor det er dårlige dekk eller spesielle mangler ved lysene eller hvor det er andre synlige mangler, blir plukket ut til en nærmere kontroll.

Disse kontrollene har foregått om kveldene i samtlige av fylkets byer. Kapasiteten på disse kontroller er stor, og på E-18 i Holmestrand ble det i løpet av en kveld kontrollert over 700 kjøretøyer.

I forbindelse med dette kontrollar-

*Det var stor aktivitet i Kilgt. i Sandefjord da 9 av biltilsynets folk og 6 mann fra UP startet opp kontrollen tirsdag kveld 16. november.*





beidet har det vært et nært samarbeid med det lokale politiet og noen ganger også med UP. Biltilsynets kontroller har vært kjørt sammen med utrykningspolitiets kontrollvirksomhet, og på andre av biltilsynets kontroller har det deltatt mannskaper fra de lokale politikammer.

Biltilsynet har også vært ute tidlig på morgenkysten. Da har det vært kontroll av siktforhold i bilene. Flere kjører med nesten fullstendig nedisete bilru-

ter. Dette er farlig og på ingen måte lovlig. Man skal ikke la defroster og varmetråder overta skrapejobben. Bilrutene skal rengjøres skikkelig før kjøreturen starter. Snøkost eller is/duggskrape skal brukes på alle ruter.

Vi vil oppfordre alle våre egne ansatte til å gå foran med et godt eksempel. I fjor ble noen av våre egne stoppet av biltilsynet og bedt om å skrape rutene før de fikk kjøre videre. Det skal vi ikke ha noe av i år!

---

# Biltilsynets virksomhet i 1983

av M. Bøie

## **Generelt:**

Vi venter oss en fortsatt stigning på ca. 4% på vognparken. Førerprøveantallet regnes med å ligge på 1982 nivå. Dette betyr at en god del av biltilsynets gjøremål for 1983 er fastlagt.

## **Trafikkseksjonen:**

Samarbeidet med skoledirektøren vil fortsette i samme gode spor. Således vil sykkelprøven og de vanlige engasjementene i trafikkopplæring i grunnskolen fortsette. Et seminar for vegledere og kontaktpersoner ved den enkelte skole står på programmet.

En melding til samferdselsstyret om yrkesjåføreropplæringen vil bli fremlagt. Tilsynet med kjøreskolene vil fortsatt ha høyeste prioritet såvel når det gjelder praktisk som teoretisk undervisning. Arbeidet med å ansvarliggjøre kjøreskolene gjennom en bedre samordning av kjørentamen og førerprøven vil fortsette. Egenkompetansen må fortsatt utbygges såvel når det

gjelder sensorarbeide som det kreven- de tilsynsarbeidet.

## **Kjøretøyseksjonen:**

Kjøretøyverkstedets medvirkning i kontrollarbeide vil bli påbegynt. Dette betyr at verkstedsdeltakelsen, kontrollrutinene, opplæringsprogrammet, investeringsspørsmålene m.v. må avklares. Samarbeidet med Vestfold Bilbransjeforbund på dette område må settes igang.

## **Kontorseksjonen:**

Autosys vil bli innført i biltilsynet i Vestfold i løpet av året. Dette betyr en del omlegging og endringer av rutiner. Videre må det settes igang nokså stor opplæringsordninger for personalet innen EDB.

## **Brukskontrollen**

Vi regner med en del nyinvesteringer på Solum når det gjelder datautstyr. Vegdirektoratet er interessert i foretaket og initiativet ligger nå hos dem.

# Adm./Øk. avdelingens virksomhet i 1983

## Opplæring 1983

For 1983 regner vi med å få en bevilgning på kr. 100.000,- til opplæring. I tillegg kommer endel opplæring av driftspersonell, hvor utgiftene belastes driften. Hovedvekten er her lagt på maskinføreropplæring, og bruk og vedlikehold av maskiner og utstyr.

EDB-opplæring vil stå sentralt. Videre forventes mellomlederopplæringen å komme i gang i 1983. Planfunksjonen er prioritert i denne forbindelse.

Det er langt større behov for opplæring enn vi kan make å gi tilbud om. Målet er å få en forbedret behovsregistrering som gir oss klarere mål å arbeide mot, og som gjør det lettere å planlegge opplæringstiltak for hver stillingsgruppe.

## Organisasjonsutvikling

Personal- og organisasjonsmessig tilpasning vil stå sentralt også i 1983. Forandring i arbeidsoppgaver og økonomiske rammer gjør det påkrevet å benytte alle virkemidler for å opprettholde et vegvesen som svarer til «publikum's» forventninger og representerer trygge og gode arbeidsplasser for flest mulig. En del tiltak som det er jobbet med i 1982 vil bli realisert i 1983. Dette gjelder bl.a.:

- ny arbeids- og organisasjonsform ved planavdelingen. Opplegget medfører bl.a. opprettelse av en ny seksjon. Ordningen etableres fra 1. januar '83.
- brukskontrollen v/biltilsynet omorganiseres fra 1. januar 1983. Det etableres en brukskontrollseksjon som knyttes til biltilsynssjefen og gis plassering ved biltilsynsstasjonen i Larvik.

Følgende tiltak vil bli arbeidet videre med i 1983:

- utarbeidelse av bemanningsplaner for alle enheter innen Vestfold vegvesen inkl. biltilsynet. Planen skal gi en anbefalt bemanning ved alle funksjoner, fordelt på stillingskategorier. En eventuell omdisponeringsplan skal også fremlegges.
- fremskaffe en oversikt over EDB-behovet ved Vestfold vegvesen. Angi måter å realisere EDB-ønskene samt antyde anskaffelse- og driftskostnader
- utrede grunnseksjonens organisatoriske tilknytning.

## Medbestemmelsesforhold

På nyåret '83 vil det foreligge en ny Hovedavtale som bl.a. vil inneholde en noe endret medbestemmelsesavtale. En arbeidsgruppe vil oppsummere de erfaringer vi har gjort med någjeldende medbestemmelsesavtale og vurdere disse mot de eventuelle «nye» signaler med tanke på en mest mulig tjenlig og praktisk samarbeidsform.

## Bedriftshelsetjenesten

På nyåret '83 vil bedriftshelsetjenesten flytte inn i nye lokaler i Kristinavkrykket i Tønsberg. Det vil også bli utlyst en legestilling umiddelbart over nyttår.

Bedriftshelsetjenesten vil være basert på et samarbeid med Televerket, Postverket, Sprengstoffinspeksjonen samt Vest-Viken EDB.

## Fellestjenesten

Det vil bli arbeidet med å utnytte ETB-maskinen (elektronisk tekstbehandling) på flere arbeidsplasser.

*Forts. side 26*

# Besøk fra maskinsentralen i Østfold

*Tekst og foto: Per Härter*

25. oktober hadde maskinsentralen besøk av en delegasjon med overing. Dahl i spissen. «Østfoldingene» var kommet over for å se det nye plateverkstedet og lageret.

Østfold er selv i ferd med å planlegge nytt plateverksted og lager og var derfor interessert i å se hvordan dette var løst her. Nordkvelle viste gjestene rundt på verkstedet og sentralen, og redegjorde for byggearbeidene. Etter omvisning og informasjon reiste «østfoldingene» så hjem igjen, forhåpentligvis noen erfaringer rikere og med større forståelse for det arbeidet de står foran.



**SE** om du har en  
perm du kan bruke  
om igjen . . .

**FØR** du tar en ny!

**VEGKONTORETS  
SPAREVETTKAMPANJE**

# MASKINAVDELINGENS VIRKSOMHET I 1983

## Maskindriften

Heller ikke i 1982 har vært noe driftsmessig godt resultatår for våre egne maskiner. Det er riktig nok ikke snakk om store underskudd i de enkelte maskingruppene, men samlet blir det merkbart. Det er imidlertid spesielt de såkalte hjelpefunksjonene verksted- og dozerdriften som gjør totalresultatet lite hyggelig.

Med felles innsats innen maskinavdelingen og i samarbeid med vedlikehold- og anleggsavdelingene regner vi med en bedring i driftsresultatene for 1983.

## Maskinanskaffelser i 1983

Anskaffelser av større maskiner skjer gjennom Vegdirektoratet og våre bestillinger dit for maskiner som ønskes levert i 1983, ble sendt fra kontoret sist i april 1982. Bevilgningen til maskinanskaffelser i 1983 er disponert til overnevnte bestilling gjennom Vegdirektoratet.

Følgende biler og maskiner er bestilt for levering i første kvartal i 1983:

- 1 stk. Volvo N10 lastebil
- 1 stk. Volkswagen transporter kombi
- 2 stk. Opel Kadett varebiler
- 3 stk. Volkswagen LT 35 – Pick Up
- 2 stk. Volvo BM veghøvl
- 2 stk. Bomag BW 75 S – valse
- 1 stk. Åkermann H7-MB grave-maskin.

Samtlige biler og maskiner som her er bestilt vil gå inn som erstatning for tilsvarende biler og maskiner som vil bli utrangert og solgt i 1983.

I tillegg til overnevnte er det bestilt 6 nye diagonalploger for levering rundt årsskiftet.

Som nevnt ved flere anledninger krever de nye brakkebestemmelsene for transportable brakker utskifting av et større antall av brakker vi nå har. I 1982 har vi kjøpt 6 av denne nye typen fra Bever-hus og vi regner med at et liknende antall – muligens fler – vil bli anskaffet våren 1983. Utbyggingen på Ås vegsentrals krever også endel nytt utstyr som nå må belastes bevilgningen til maskinanskaffelser.

## Bygninger

Utbyggingen ved vegsentralsen går sin gang. Nytt verksted (plateverksted) på 320 m<sup>2</sup> ble tatt i bruk i sommer. Likeså er det nye lageret i tidligere smie/plateverksted ferdig og tatt i bruk.

Bygging av nye driftsrom, garderober, spiserom og kontorer for skiltfunksjonen er i god gjenge og skal etter planen ferdigstilles 22. desember 1982 etter en byggetid på vel 2 1/2 måned.

Arbeidet med planene for byggetrinn II – vedlikeholdsstasjon og laboratorium er også i rute. Søknad om byggetillatelse vil bli sendt Sem kommune straks etter nyttår. Planen går ut på byggestart i slutten av 1983 og ferdigstilling ca. 1 år senere. Det er i dette prosjektet også kalkulert med en ny 370 m lang kloakk og vannledning fra byggetomten og ned mot Sem pleiehjem. Den vil også i sin tid dekke behovet for framtidig nybygg for biltilsynet på nabotomten til Vegsentralsen.

# En av mange – Dog en av de få

av Per Härter

Ja, det er kanskje underlig, men vi snakker nå om en av alle de som har sitt daglige virke i vegarbeidsdriften og som har mange år bak seg i dette arbeidet.

Sigurd Johansen i Svelvik er ikke av de som har lengst tid bak seg i vegvesenet i Vestfold. 25 års tjeneste er imidlertid heller ikke å skjemmes av. Det er heller ikke derfor vi oppsøkte Sigurd. Nei, grunnen til at han har blitt en av de få, og vårt besøk, ligger i det at Sigurd har fått en veg oppkalt etter seg. Nemlig Sigurd veivokters vei i Svelvik kommune og atpåtill er dette hans egen adresse.

Javel, så reiste vi, etter tips fra Rolf Sommervik, på besøk til Sigurd Johansen, eks. veivokter, i Sigurd veivokters vei i Svelvik. Sigurd er født i 1906, det vil si at han i dag er 76 år gammel. Han begynte i 1949 som veivokter på riksveg 319, hvor han jobbet til han sluttet i 1974.

Vegvesenet har vært en fin arbeidsplass, mener Sigurd, men sier at det var mye mere og tyngere arbeid i tidligere dager. Rv. 319 var en meget arbeidskrevende vegstrekning mens den var grusveg. Det er ikke så lenge siden den ble asfaltert. Det var lite med grøfter og mye vannsig fra fjellet som resulterte i mye issvuller om vinteren. Vinterstid var det mye ishogging mens det om sommeren var salting og gruslapping det gikk på. Etter hvert øket trafikken sterkt og til tross for at man høvlet ble det mye arbeide med gruslappingen.

Til å begynne med og før det ble så mye biler hadde jeg en tralle etter sykelen som jeg fylte med grus. Så var det å sykle rundt å reparere så lenge lasset varte. Vi hadde jo mange depoter med grus etter vegen den gangen, men jeg husker mange ganger da vi måtte utenfor vegen å hente litt grus



eller jord for å få reparert det verste, forteller Sigurd.

– *Hvordan synes du det var å stå fadder til en veg da?*

– Jo, det var moro det. Som en lærer borti vegen her sa: Vi tenkte på deg som har gått her i mange år og stelt med vegen. Jo, jeg synes det var moro, vet du!

Sigurd vridde seg litt unna dette pratet om oppkalling av veg etter ham, men snakker ivrig og gjerne om hvordan det var på vegen tidligere.

Vi hadde ikke så fine brakker før i tiden. Jeg skulle fare over 319 inn til Drammen, dette var før fylkesgrensene ble regulert, og jeg syklet jo før det ble vanlig med biler. Når jeg om sommeren skulle spise, satt jeg gjerne i vegkanten eller fant en pen plass ned til vannet, forteller Sigurd. Vinterstid så søkte jeg ofte inn til folk. Jeg ble jo kjent med mange etter vegen vet du. Jeg fikk sitte på kjøkkenet å spise og få varmen i kroppen igjen. Det kunne bli kaldt mange ganger i de verste kuldeperiodene, og folk var snille mot meg, heldigvis.

Det var ofte tunge jobber som f.eks. når det, før vi fikk gravemaskiner og traktorgravere, skulle graves stikkrenner.

Den gang var hakke og spade viktig redskap. Det var hardt og tungt arbeid. Reint for tungt mange ganger, men det gikk det og. Når alt kommer til alt likte jeg å arbeide. Så lenge en er frisk, er det moro.

De siste 10–15 årene var det mye lettere. Det var to private lastebileiere som var mye her. På denne tiden fikk vi større distrikter også. Jeg fikk distrikt fra fylkesgrensa og inn til Holmestrand og Robert, en av lastebileierne, kom og hentet meg her om morgenen og kjørte meg hjem om kvelden. Han var flink, Robert, og snill. Han kommer

innom å besøker meg rett som det er nå også.

– *Nå har du vært pensjonist i 8 år. Hvordan synes du den tiden har vært?*

– Joda, jeg har jo hatt det bra, men det gikk nesten to år før jeg vendte med fra å sitte ved vinduet å kikke etter Robert om morgenen. Hver gang det kom en bil rykket jeg til, men jeg sluttet jo med det. Bena har vært mye vonde, men jeg skal ikke klage. Jeg har det bra og får en gang i blandt besøk av «gutta». Det setter jeg pris på, ser du. Sommervik kommer også innom en gang i blandt. Ellers så går dagene stort sett til å sitte her å se ut på vegen og å se TV om kveldene.

Når vi er her må vi jo ut og fotograferer Sigurd ved veg-skiltet som forteller oss at vi er i Sigurd veivokters vei.

Vi knipser noen bilder av Sigurd og hans vegmerke, sier takk for praten, og Sigurd går inn til plassen sin ved vinduet igjen.

---

## **DØDSULYKKESRISIKOEN I TRAFIKKEN ER 32% HØYERE I HELGEN ENN RESTEN AV UKEN**

En undersøkelse har vist at dødsulykkes- og personskaderisikoen er svært høy i helgen i forhold til ukens øvrige dager. Imidlertid er det særlig *natt til søndag* (kl. 24.00–06.00) hvor ulykkesrisikoen er spesielt høy. I dette tidsrommet er risikoen *10 ganger høyere* enn resten av uken. Grunnene til dette er sannsynligvis en større andel promillekjøring samt at det er mange unge og uerfarne bilførere på vegen det nevnte tidsrom. Ved de typiske week-end ulykkene er det også all grunn til å tro at psykologiske forhold er svært dominerende og at det kan være vanskelig å komme problemet til livs ad teknisk veg alene.

# ANLEGGSAVDELINGENS VIRKSOMHET I 1983

Avdelingen har i 1983 til disposisjon ca. 88 mill. kr. Av dette vil ca. 19 mill. kr. gå med til spesielle sikkerhets- og miljøtiltak. Resten ca. 69 mill. kr. vil bli brukt til ordinære anlegg.

## Riksveganlegg:

### *E-18 – Holmestrandsanlegget*

Etter planene vil anlegget bli åpnet i midten av mai 1983. Da vil anlegget totalt ha kostet ca. 120 mill. 1983 kroner. Plantallet for 1983 er ca. 150 mill. kr.

### *Rv 35 – Tomsbakken*

Arbeidene her vil starte opp i august 1983, planlagt forbruk i 1983 ca. 1,5 mill. kr. Arbeidet består i utbedring av eksisterende veg, «utslakning» av bakken.

### *Rv 303 – Kryss med 301*

Ombygging av NSB brua og utbygging av krysset med flere filer. Arbeidene blir utført på to kostnadssteder, et for ombygging av NSB-brua og et for veganlegget.

Totalt for 1983 er det planlagt å bruke ca. 10 mill. kr.

### *Ombygging Lauve bru*

Den andre halvdel vil bli bygget i 1983, kostnad ca. 2,5 mill. kr.

### *Rv 308 – Kjelleundergangen*

Arbeidene vil bestå i å senke vegen for å få større kjørehøyde. Anleggsstart ca. 1. sept., kostnader 1983 ca. 1 mill. kr.

### *Riving av gamle Vrengen bru*

Brua vil bli revet i 1983. Beregnet kostnad ca. 3 mill. kr.

### *Spesielle miljø- og trafikk-sikkerhetstiltak:*

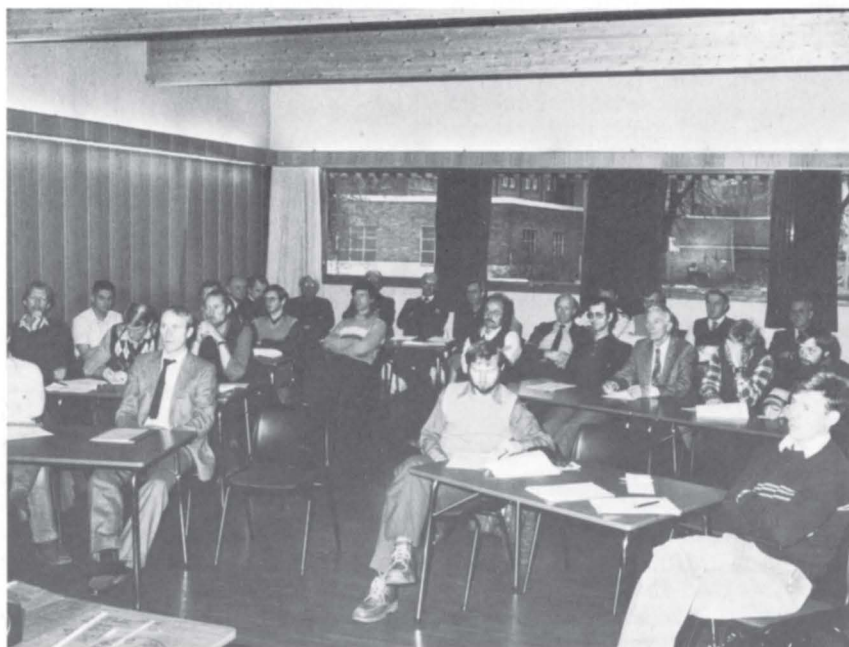
De største prosjektene er:	(mill. kr.)
E-18 Holm i Sande	3,80
Rv 303 Nilsesv. – Nesskogen	1,00
Rv 308 Herstad – Borgheim	1,00
Rv 308 Engås – Kjøpmannskjær	2,45
Rv 310 Kjær – Lestestad – Bjerkely – Tønsbergs gr.	3,75
Rv 311 Kilen – Presterød	3,65
Rv 319 Tømmeråsvn. – Knem	1,00

**Slagordet alle  
støtter:  
Vernesko på  
alle føtter!**



# AKAN —

## Arbeidslivets komité mot alkoholisme og narkomani



Den 8. november ble det holdt to informasjonsmøter om AKAN's retningslinjer om rusmiddelomsorgen for oppsynet, ledelsen på vegkontoret og tillitsvalgte.

Verneleder Karsten Gjersøe ønsket velkommen og redegjorde for hvordan retningslinjene var utarbeidet og behandlet av organisasjonene og ledelsen på vegkontoret. Han håpet at retningslinjene vil være til stor hjelp for arbeidsledelsen da han hadde inn-

trykk av at denne var usikker på hvordan slike saker skulle takles.

Det var sosialkonsulent Svend Dehli som er ansatt hos AKAN som forklarte hva retningslinjene gikk ut på. I korthet kan dette forklares ved at den som har et rusmiddelmissbruk skal få tilbud om hjelp for å komme bort fra sitt misbruk.

Vi vil komme tilbake med en fullstendig informasjon om retningslinjene for rusmiddelomsorgen hos oss i neste nummer.



# Konferansetelefoner og telefax i Vegvesenets tjeneste

av Per Härter



*Konsulent Ødegården, til venstre, fra Televerket informerer. Til høyre Jonny Warren også Televerket.*

Vegdirektoratet ved kontoret for teknisk rasjonalisering, var innkalt til møte på Grand Hotel i Tønsberg for bl.a. å få informasjon om, og å diskutere bruken av konferansetelefon og Telefax i etatens tjeneste.

Hva er så konferanse-telefon og Telefax for underlige ting? Det er vel ikke så underlig, men relativt nye og ukjente ting kanskje.

En Telefax er generalt sagt en «kopieringsmaskin» som koplet til en vanlig telefonlinje kan overføre og motta tegninger, brever, bilder o.l. på en vanlig telefonlinje. Det vil si at hvor som helt man kommer til telefon, kan kople Telefax'en inn på linje og den er dermed operativ.

Konsulent Ødegården fra Tønsberg Teleområde som stod for demonstra-

sjonen, kunne videre fortelle at den gamle Telefax, såkalt gruppe 2, bruker ca. 1 1/2 min. på å overføre en A4 side, mens den nye gruppe 3 modellen gjør det samme på ca. 30 sek. Den nye modellen er dessuten i stand til å overføre bilder og kan tilpasses overføringer i format A3, og er utstyrt med nødstrømsbatteri som overtar som strømkilde ved eventuell strømbrudd. Har man bruk for intern kopieringsmaskin, kan dette også utføres av Telefax'en, med et meget godt resultat. Dette skulle kunne gi maskinen en større utnyttelse og således gi en bedre økonomi.

– *Hva koster så en Telefax i dag, Ødegård?*

– En Telefax, gruppe 3, koster i dag i innkjøp kr. 31.850,-. Televerket kan imidlertid tilby denne maskinen til leie for kr. 1.120,- pr. mnd. Da svarer Televerket for alt vedlikehold. De utgifter man får i tillegg er kostnader til papir og de tellerskritt man har pådratt seg. Tellerskrittene er de samme som for telefon. Det er flere gode grunner til at det vil lønne seg å leie Telefax. En er allerede nevnt, nemlig prisen. En annen er, at den teknologiske utvikling går så fort at man allerede har begynt å snakke om neste generasjon Telefax, d.v.s. gruppe 4. Telefax gruppe 2, er allerede blitt «gammel» og «umoderne» i en alder av 1 1/2 år. Når neste generasjon kommer, står leieren fritt, og er ikke bundet av egne innkjøp, til eventuellet å leie det siste nye.

– *Hva så med konferansetelefon, hva er det?*

– Dette er en type telefon med høyttaler og mikrofon som kan plasseres midt på eksempelvis et konferansebord. På den måte kan flere fra forskjellige steder i landet, delta i samme møte. En kan vel kanskje se at det

i dette ligger visse muligheter til innsparinger på f.eks. reisebudsjettene og da i tilfeller der man kanskje må reise langt for å delta i ett kort møte, eller i situasjoner hvor man måtte ha behov for supplerende opplysninger.

Telefax og konferansetelefon ble så demonstrert i bruk ved at overing. Jens Fossheim, leder for tekn.rasj. i Vegdirektoratet, fra møterommet i Tønsberg på konferansetelefon førte en samtale med fru Stenmark, som samordner teletjenestene for Vegdirektoratet.

Fru Stenmark kunne fortelle at man allerede for 5 år siden installerte møte-telefon på et av møterommene i Vegdirektoratet og er såvidt vi vet relativt godt mottatt.

I dag har direktoratet en Telefax i bruk. Den befinner seg på dispensasjonskontoret og er særlig benyttet i forbindelse med hastesaker. Behovet for Telefax er ikke konkret vurdert i direktoratet, men har vist seg å være et vel egnet hjelpemiddel for saksbehandlerne. Et moment som gjør seg gjeldene i denne sammenheng, kunne fru Stenmark fortelle, er det forhold at svært mange av kontorets «kunder» etter hvert har anskaffet Telefax eller Telex. Som sagt er Telefax særlig nyttig i hastesaker.

Deltakerene på møtet i Tønsberg fikk så en demonstrasjon der man sendte diverse brev fra direktoratet til møterommet i Tønsberg og omvendt.

Som konklusjon må det kunne sies at det var en overbevisende demonstrasjon av både Telefax og konferansetelefon. Behovet for disse hjelpemidlene skal nå vurderes av kontoret for teknisk rasjonalisering. Senere vi de så presentere sin utredning om disse teknikkens små vidunderer, som er under kontinuerlig utvikling.

# Ny jernbanebru i Holmestrand

av Jan Haugerød



*En del av E-18 anlegget i Holmestrand er nå tatt i bruk i og med at togtrafikken ble satt på den nye brua søndag 7. november.*

**I forbindelse med E-18 anlegget i Holmestrand har det vært nødvendig å legge om jernbanetraseen i en lengde på ca. 400 m. Det er bygd ny bru over den nye veggen og brua har en lengde på hele 124 m. Bruarbeidene har pågått i vel ett år. Søndag 7. november ble jernbanetrafikken koblet inn på den nye traseen.**

Byggingen av jernbanebrua og omlegging av traseen har kostet vegvesenet ca. 6,8 mill. kroner. Arbeidene med omleggingen av jernbanen har gått uten store problemer og samarbeidet med Norges Statsbaner har vært ut-

merket. Brua er bygd i betong, og det er gått med 1.073 m<sup>3</sup> betong og 127 tonn armeringsjern + spennarmering i form av kabler. Arbeidene har vært utført i egen regi.

Arbeidstempoet på Holmestrandsanlegget er stort, og ikke mange dager etter at trafikken ble satt på den nye jernbanetraseen var den gamle brua over fylkesvegen og store deler av det gamle jernbanesporret borte. Masseflyttingen i syd er en av de store arbeidene som gjenstår på anlegget. Anleggsleder Akerholt forsikrer at arbeidene er i rute, og at den nye E-18 vil bli åpnet i midten av mai neste år.

# VEGTRAFIKKLOVGIVNINGEN

## Oversikt over rundskriv angående endringer m.v. i 1981 og 1982

av Yngvar Pedersen

*NA-rundskriv 17/81 Vegtraf.:*

Overgangsbestemmelser til skiltforskriftene – informasjon om skiltforskriftene.

*Rundskriv 29/81 Plan:*

Endret oppmerking av krabbefelt – skilting og oppmerking av forbikjøringsfelt.

*Melding 39/81 Vegtraf.:*

Endringer i forskrifter om forenklet forelegg og forskrifter om gebyr for visse parkeringsovertredelser.

*NA-rundskriv 42/81 Vegtraf.:*

Endringer i førerkortforskriftene – § 41 gebyr.

*NA-rundskriv 48/81 Vegtraf.:*

Trafikkopplæringsforskriftene – etablering av skolelederkurs og iverksettelse av ordningen med kjørelærer-godkjenning i klasse I.

*NA-rundskriv 55/81 Vegtraf.:*

Kjøretøysforskriftene – utfyllende retningslinjer for avskjerming av hjul på kjøretøyer (skvettlapper).

*Rundskriv 58/81 Vegtraf.:*

Endringer i kjøretøysforskriftene.

*NA-rundskriv 60/81 Vegtraf.:*

Endringer i avgiftsparkeringsreglene – endringer i overgangsbestemmelser til skiltforskriftene.

*NA-rundskriv 62/81 Vegtraf.:*

Endringer i trafikreglene – forskrifter om parkeringsgebyr og forskrifter om avgiftsparkering.

*Melding 67/81 Vegtraf.:*

Endringer i regler om parkering av motorvogn på offentlig gate og plass mot betaling av avgift.

*Melding 70/81 Vegtraf.:*

Endringer i kjøretøysforskriftene.

*Melding 75/81 Vegtraf.:*

Økning av parkeringsgebyrets størrelse og endringer i avgiftsparkeringsreglene (Disponering av midler).

*Melding 81/81 Vegtraf.:*

Endringer i forskriftene om parkeringsgebyr – disponering av midler.

*NA-rundskriv 105/81 Vegtraf.:*

Endringer i kjøretøysforskriftene med utfyllende bestemmelser.

*Melding 6/82 Vegtraf.:*

Forskrifter om bruk av personlig verneutstyr – bruk av bilbelte i tyngre og i eldre biler.

*Melding 17/82 Vegtraf.:*

Endringer i vegtrafikkloven. Ikrafttrøden 2. april 1982.



# HVA BLIR NAVNET?

av Jan Haugerød

Så gammel og ennå ikke noe navn, eller kanskje det er riktigere å si at kjært barn har mange navn. I alle fall er det helt sikkert at navnet på etaten vår er svært varierende. I enkelte fylker har det vært brukt opp til 9 forskjellige navn! Så ille har det vel ikke vært hos oss her i Vestfold. I forholdsvis lang tid har det offisielt vært «Statens vegvesen, vegsjefen i Vestfold», men mange av oss har nok brukt flere andre navn innimellom.

Nå har i alle fall Vegdirektoratet etter at det i informasjonsutvalgets innstilling ble pekt på nødvendigheten av å komme fram til en enhetlig betegnelse, gått ut med forskjellige forslag. De 4 mest aktuelle forslagene er:

1. Statens vegvesen, Vetfold fylke
2. Statens vegvesen, Vestfold vegkontor
3. Statens vegvesen, vegsjefen i Vestfold
4. Statens vegvesen i Vestfold

Saken er behandlet i Vegdirektørens rådgivende ledergruppe, hvor en kom fram til at navnet på etaten burde ut til vegkontorene, Vegdirektoratets avdelinger og til tjenestemannsorganisasjonene til uttalelse.

Fristen for nye forslag og uttalelser om navn på vegetaten sendes Vegdirektoratet innen 1. januar 1983.

## *NA-rundskriv 25/82 Plan:*

Bruk av skilt nr. 366 «Fartsgrensesone med 30 km/t i boligområder».

## *Brev av 12/3-82 til vegsjefene:*

Ikrafttredelse av endringene i vegtrafikklovens § 6.

## *NA-rundskriv 30/82 Vegtraf.:*

Endringer i forskrifter av 23. februar 1979 om førerkort og førerprøve m.v. – førerkort med livsvarig gyldighet.

## *Melding 24/82 Vegtraf.:*

Endring av regler om parkering av motorvogn på offentlig veg m.v. mot betaling av avgift – ikrafttreden 2. april 1982 – Endring i forskrift om gebyr for visse parkeringsovertredelser m.v. – Ikrafttreden 1. april 1982.

## *Brev av 6/5 1982 til vegsjefene:*

Kriterier og vilkår for vegsjefens bruk av myndighet etter skiltforskriftenes § 20.

## *Melding 36/82 Vegtraf.:*

Endringer i kjøretøysforskriftene.

## *Melding 53/82 Vegtraf.:*

Endringer i kjøretøysforskriftene vedrørende piggdekk.

## *NA-rundskriv 65/82 Vegtraf.:*

Endringer i forskrifter av 23. februar 1979 om førerkort og førerprøve m.v. – militære motorvognførere.

*Rundskrivene m.v. finnes i arkivet. Forøvrig kan Pedersen kontaktes m.h.t. innholdet i disse.*

# Tette stikkrenner, et relativt dyrt og tidkrevende problem

*Tekst og foto: Per Härter*

**I vedlikeholdsområde 1 har man i sommer som et forsøk leid inn en slambil med høytrykkspyleanlegg for å spyle stikkrenner og rengjøring/tømming av kummer.**

Bilen var utstyrt med en vanntank på 500 l og en slamtank på 8,5 m<sup>3</sup>. Spyleslangen var 60 m lang og kunne raskt forsynes med forskjellige typer dyser alt etter hva jobben besto i. Til denne jobben ble det benyttet et spylehode som samtidig som det spylor foran seg er forsynt med huller som går skrått bakover, og på den måten benytter en del av spylevannet til å drive seg selv framover.

Med 125 kpm. trykk gikk dette stort sett problemfritt og raskt i de tilfeller

der det var avleiringer og gjenlegging av jord og sand som forårsaket tettingen. I noen tilfeller var det også endel røtter som var grodd inn i stikkrennene slik at man måtte være vesentlig mere forsiktig når man førte slangen framover i renna. Vanskeligheten består i at slangen kan sette seg fast i rotnettet og dermed være vanskelig å dra tilbake. Dette gikk allikevel greit når brukeren fikk noe «følelse» med slangen.

Alternativet til spyling på denne måten var å grave opp og skifte rørene, noe som ville blitt vesentlig dyrere. I alt ble det spylt ca. 40 stikkrenner og renset 15-16 kummer.

Konklusjonen på «prøvedriften» må bli at man er meget godt fornøyd mener de som deltok i arbeidet.

*Høytrykksslangen på vei innover i stikkrenna.*



**HVOR  
ER  
DETTE?**



Vi gjør et nytt forsøk. Kanskje for siste gang, eller hva ønsker leserne. Vi tar i alle fall en pause og ser om vi kommer tilbake med vår lille fotostafett senere.

Vi skal dele ut en konfekteske for oppgaven i forrige nummer, og den går til Anne-Berit Bukten, Hvarnes – Vi Gratulerer! –

Opgaven var kanskje vanskelig og noe lokalt preget, men i alle fall er brua

å finne på rv. 306 i vestre Andebu. Brua går over Trollvannselva ved Einarstrød.

Det bildet vi presenterer denne gangen er fra et helt annet sted. Men spørsmålet er fortsatt, «Hvor er dette?». Svaret kan du sende inn til vegkontoret v/ Jan Haugerød innen 1. februar. Merk konvolutten «Hvor er dette?»

# Erstatningskrav mot vegvesenet p.g.a. uforsiktig kjøring

av Yngvar Pedersen

Vi er nå kommet inn i en periode med glatte vegger, is og snø, og det kan da passe å minne om vårt rundskriv av 28/7 1982 angående erstatningskrav mot vegvesenet p.g.a. uforsiktig kjøring.

Rundskrivet lyder slik:

«Vegvesenets utadvendte virksomhet vil nødvendigvis føre til skader i en del tilfeller, f.eks. på grunn av sprengningsarbeider, men også i trafikksaker. Vi vil derfor peke på enkelte spesielle saker hvor det bør utvises særlig oppmerksomhet for å unngå skader.

Vi har i 1982 registrert en økning i forhold til 1981 når det gjelder trafikksaker hvor vegvesenet må påta seg ansvar. Dette gjelder blant annet pårygging, påkjørsler bakfra og «berøring» av bil under passering.

## A – Rygging

Selv om det i mange tilfeller kan være grunn til å bebreide føreren av det på-

ryggede kjøretøyet, f.eks. ved at en personbil stanser tett bak en lastebil, medfører trafikreglens § 13 at vegvesenet i slike tilfeller normalt må bære ansvaret. Det skal svært mye til før vegvesenet slipper å betale erstatning.

Vi vil derfor be om at sjåførene er spesielt oppmerksomme under rygging, slik at unødvendige skader unngås.

## B – Påkjørsler bakfra

§ 22, nr. 1, i trafikreglene sier bl.a. at den som kjører, alltid skal ha fullt herredømme over kjøretøyet, og at han under enhver omstendighet skal kunne stanse på tredjedelen av den frie vegstrekning som han har oversikt over.

Dessverre skjer det en rekke trafikkuhell p.g.a. at kjøretøyer holder for liten avstand til kjøretøyet foran på veien.

Dersom det første kjøretøyet plutse-





lig må bremse opp, vil dette kunne føre til at det andre kjøretøyet kjører inn i det første bakfra. Dette fører svært ofte til personskader og store materielle skader.

Den bakenforliggende bilen vil i slike tilfeller normalt få ansvaret for uhellet.

Vi ber også her om at det utvises maksimal forsiktighet.

### C – Generelt

Vi har igjen vinter med glatte veier, og vi vil påpeke at det under slike forhold er spesielt viktig å være forsiktig i trafikken.

Vi er klar over at arbeidssituasjonen for sjåfører og maskinførere kan være vanskelig, kanskje spesielt om vinteren, og at vi neppe kan unngå alle ska-

der. Det er imidlertid i alles interesse å begrense antallet unødvendige skader. Ved forsiktig kjøring kan en i en del tilfeller også forhindre skader som andre kjøretøyer ville fått ansvaret for, og også dette har sin verdi.

Dersom uhellet først er ute, er det viktig å sikre bevis i saken. Dette kan skje ved utfylling av Europeisk skademelding (begge førere), skisser, fotografier, notater m.v.

Det skal ikke erkjennes ansvar for skader. Saken kan være mer vanskelig rettslig sett enn det kan se ut til på et tidlig tidspunkt.

Skaden må dessuten rapporteres inn til vegkontoret så snart som mulig. Både Europeisk skademelding og vegvesenets eget skademeldingsskjema skal fylles ut.»



# PLANA VDELINGENS VIRKSOMHET I 1983

av T. Foss

## Planleggingsstrategi

Etter hvert som tiden har gått uten at vi har fått planavklaring for større prosjekter som E18 i midt fylket og Rv 310, Horten-Borre, har plansituasjonen blitt stadig vanskeligere. På grunn av den usikkerhet gikk vi for ett år siden inn for å starte planlegging på en del reserveprosjekter ved siden av de ordinære prosjektene. Disse skulle trekkes inn i investeringsbudsjettet dersom planavklaringene for de ordinære prosjektene skulle ta lenger tid enn det vi på det tidspunkt håpet.

Disse reserveprosjekter var følgende:

- E18 ved Vassbotn (ny veg).
- Rv 308, ny jernbaneundergang ved Kjelle.
- Rv 312, ny jernbaneundergang ved Auli.
- Rv 315 i Holmestrand (ny veg).

---

Forts. fra side 10

## Adm./øk.avd. virksomhet

Følgende rutiner/arkiv vil bli knyttet til ETB:

- journalføring
- personalregister
- telefonlister, adresselapper, forsendelser.

Et av disse reserveprosjektene, jernbaneundergangen ved Kjelle, vil bli bygget allerede i 1983. Det neste reserveprosjektet som vil komme til utførelse, er jernbaneundergangen ved Auli. Denne vil bli foreslått utbygget i 1984.

En slik bevisst satsing på reserveprosjekter ved siden av de ordinære prosjekter gjør oss mindre sårbare når planavklaringer uteblir. På grunn av den fortsatt usikre situasjonen for både E18 og rv 310 samt flere andre prosjekter i 1984-budsjettet, finner vi det nå nødvendig å starte planlegging på ytterligere reserveprosjekt.

Etter dette vil arbeidsoppgavene for planavdelingen i 1983 bli følgende:

- fortsatt høy planleggingsinnsats på de prosjekter som skal bygges i 1983 og som fortsatt mangler planavklaring
- tilsvarende høy planleggingsinnsats på de prosjekter som skal bygges i 1984 og 1985
- starte planlegging for aktuelle prosjekter i perioden 1986-89, slik at det kan foreligge et tilstrekkelig plangrunnlag ved senere prioritering av disse prosjektene
- andre høyt prioriterte oppgaver.

## Planlegging av 1983-prosjekter

For de prosjekter som skal bygges i 1983 uten at planene er klare, er situasjonen følgende:

- Plan for rv 319, Svelvik vil foreligge våren 1983.

- *Plan for rv 35, Tomsbakken vil foreligge i juni 1983.*
- *Plan for rv 308, Kjelle-undergang- en vil foreligge i april 1983.*

Det vil bli lagt stor vekt på om mulig å fremskynde planleggingen av disse prosjektene.

Til spesielle sikkerhets- og miljøtiltak er det forventet et forbruk på ca. 19 mill. kr. i 1983. Størstedelen av dette gjelder fullføring av anlegg som er startet i 1982. For det øvrige vil planene stort sett være ferdig i løpet av 1982. For noen av disse nye prosjektene mangler nødvendig grunnverv. Dette er planlagt gjennomført første halvår 1983.

### **Planlegging av 1984/85-prosjektene**

Budsjettforslaget for 1984 er dominert av oppstarting av nye anlegg:

- *E18, Fyllpå-Klinestad 7,8 mill. kr.*
- *Rv 303, Herregårdssletta–Torstr.torg 7,0 mill. kr.*
- *Rv 303, Gokstadveien 7,0 mill. kr.*
- *Rv 306, Borre-Glenne 7,8 mill. kr.*
- *Rv 312, Auli-underg. 3,0 mill. kr.*
- *Rv 315, Holmestrand 5,0 mill. kr.*

Plansituasjonen for rv 306, Borre-Glenne er god og anlegget forventes å kunne gjennomføres i sin helhet. For rv 303, Herregårdssletta-Torstrand torg i Larvik, rv 303, Gokstadveien i Sandefjord og rv 315, Holmestrand er forslag til reguleringsplaner oversendt kommunene til behandling. For rv 303, Herregårdssletta-Torstrand torg er situasjonen den at ved Stortingsbehandlingen av NVP 1982-85 ble prosjektet prioritert dersom en nærmere utredning klarla at Elveveien burde prioriteres lavere. En slik utredning er gjennomført og vår anbefaling er at rv

303, Herregårdssletta-Torstrand torg bygges først. Både Larvik og Hedrum kommune har behandlet utredningen og går inn for at Elveveien bør bygges først. Utredningen vil bli lagt fram til fylkespolitisk behandling før den sendes Samferdselsdepartementet til videre behandling.

Hovedplan for E18, Fyllpå-Klinestad har vært til behandling i Regjeringen. Regjeringen har gått inn for midtre korridor i samsvar med vegsjefens anbefaling og fylkets uttalelse. Samferdselsdepartementet vil legge fram en melding om dette for Stortinget til endelig avgjørelse i vårsesjonen 1983 og i samsvar med fylkets anbefaling vil gjøre det mulig med anleggsstart i 1984. Imidlertid vil anleggsstart i 1984 også være betinget av at parsellen i Sandefjord utbygges først da det her allerede foreligger delvis ferdig detaljplan. Spørsmålet om eventuell start i Sandefjord må imidlertid tas opp med fylkets politiske myndigheter.

For sikkerhets- og miljøtiltakene er en del av anleggene i 1984 planlagt oppstartet høsten 1983 eller i årsskiftet 1983/84. Anlegg for ca. 8 mill. kr. er forutsatt oppstartet høsten 1984. Det er for disse satt av ca. 1 år til grunnverv. Planene skal altså være ferdig til sommeren 1983 og forholdene ligger godt til rette for dette. Plansituasjonen er god for dette forbruk som er forutsatt i 1984. Opplegget forutsetter imidlertid en stor arbeidsinnsats vedrørende grunnverv høsten 1983/våren 1984.

### **Planlegging for perioden 1986–89**

Etter den oversikten over behov vi i dag har, er følgende planoppgaver aktuelle:

- *Hovedplan for nåværende E18 særlig i Sande for å se ulike tiltak*

som gang-/sykkelveger, kryssutbedringer, geometriske utbedringer etc. i sammenheng.

- Hovedplan for rv 318 på strekningen Sande–Hanekleiva i Sande kommune.
- Avklaring av ringvegen i Tønsberg.

I løpet av 1983 vil vi komme lenger i arbeidet med revisjonen av NVP for 1986–89. Det kan da vise seg å være flere oppgaver enn nevnt her.

### **Andre høyt prioriterte oppgaver**

- Revisjon av NVP for 1986–89

I løpet av høsten 1982 ble det gjennomført møter med alle kommunene i fylket for å registrere deres ønsker om utbyggingsbehov på riks- og fylkesvegnettet. Hovedtyngden av NVP-arbeidet vil skje i 1983. På bakgrunn av behovene vil det bl.a. bli utarbeidet et samlet forslag til investeringsprogram for perioden 1986–89.

#### *– Fartsgrenseskilting*

Kommunene er iferd med å gjennomføre soneskilting 30 km/t i boligområder i stort omfang. I denne forbindelse bistår vi kommunene med hastighetsmålinger og assistanse i forbindelse med etablering av fysiske fartsdempe-re.

#### *– Avkjørselssaker*

Fylkestinget har vedtatt en plan som er retningsgivende for avkjørselsbehandlingen langs riks- og fylkesveger. Erfaringen fra saksbehandlingen har til nå ikke gitt grunnlag for vesentligste endringer av planen.

#### *– Transportplanlegging*

Tungtransport og transport av farlig

gods skaper stedvis store problemer. Vi vil gjøre en analyse – foreløpig begrenset til Sem og Tønsberg kommuner – av hvilke tiltak og reguleringer som er aktuelle for å sikre slike transporter en best mulig framkommelighet, samtidig som vegenes omgivelser påføres minst mulig ulempe og risiko. Dette er særlig aktuelt p.g.a. transportene til/fra Slagentangen-raffineriet.

#### *– Reguleringsplaner og generalplaner*

Dette innebærer behandling av kommunenes regulerings- og generalplaner.

#### *– Vegbelysning*

Der vegbelysningen vesentlig bidrar til bedring av trafikksikkerheten, skal vegvesenet nå engasjere seg sterkere i belysning av riksveger. Vegdirektoratet har nå utarbeidet forslag til retningslinjer for dette. Planavdelingen og Vedlikeholdsavdelingen skal nå i fellesskap gjennomgå eksisterende vegbelysning.

#### *– Lysreguleringer*

Oppfølging med justering og vedlikehold av de ca. 30 lyssignalanleggene vi nå har i fylket, er en viktig oppgave.

#### *– Skilting og oppmerking*

Oppmerking med plast gir effektiv merking størstedelen av året. På steder hvor det er spesielt viktig å markere midtlinjen, vil vi forsøke med spesielle vegbanereflektorer.

### **Planleggingsmidler**

I følge vårt planleggingsprogram regner vi med at det vil medgå omlag 4,6 mill. kr. til planlegging i 1983. Av dette vil ca. 1,3 mill. kr. bli dekket over anleggsbudsjettet.

*Vega oppfordrer:*

## Bli med på våre arrangementer

I håp om å få flere interessert i, og dermed større fart på en del av våre aktiviteter, går vi ut med en oversikt over tilbudene.

Som alle vet er det størst oppslutning om fotballen. Fra neste år er vi igjen opp i Eliteserien, ellers deltar vi i Vegcup og lokale cuparrangement.

Skytegruppen driver jevnt, med bra deltagelse både i Tønsberg-distriktet og på Verningen.

Men dessverre er aktiviteten på lavmål i en del grener som tidligere drev godt, og med stor oppslutning fra medlemmene. Det gjelder spesielt håndball, både for damer og herrer. Det

skyldes at seriekampene må avvikles på lørdager. Ellers er lagene med på «Hallingkastet», den årlige cupen på Gol.

Ulike dansekurs har vært forsøkt avviklet. Forhåndsinteressen har vært stor, deltakelsen noe mindre. For Swing-Rock kurset var påmeldingen så liten at det måtte avlyses.

VI VIL OPPFORDRE ALLE SOM HAR INTERESSE FOR NOE AV DET SOM FOREGÅR:

**MØT OPP PÅ TRENINGSTIMENE!**

EVENTUELT TA KONTAKT MED OPPMANN.

### Treningstider vintersesongen 1982/83

Aktivitet:	Sted:	Dag:	Tid:	Oppmann:
Skyting	Verningen	Man.	18.00	T. Svendsen/O. Eriksen
Skyting	Barkåker	Tors.	18.00–21.00	G. Eriksen/K. Kval
Trim/herrer	Presterød	Man.	16.00–17.00	R. Jørgensen
Fotball	Messehall A	Tirs.	15.30–16.30	T. Kaurin/G. Arnesen
Håndball/damer	Sabahallen	Man.	18.00–19.00	N. Enes
Håndball/herrer	—	—	—	R. Jørgensen
Sykkel	—	—	—	O. Kristiansen
Dans	—	—	—	Ø. Ludvigsen
Ski	—	—	—	E. Holen

## I Mørke- tiden

**Se og bli sett**

**Bruk refleks**



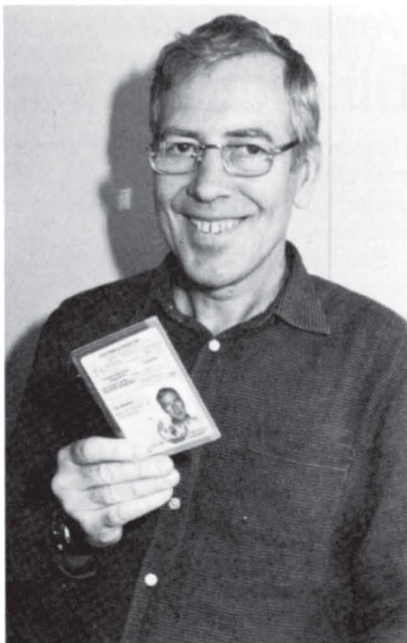
# NYE LEGITIMASJONS- KORT OG TJENESTEKORT

av Jan Haugerød

**Ansatte i vegvesenet over hele landet vil nå få ensartede legitimasjonskort, og ansatte i biltilsynet med kontrollmyndighet et tjenestebevis. Legitimasjonskortet får gul farge mens tjenestebeviset blir hvitt. Det er Vegdirektoratet som har utbeidet de nye kortene etter at flere fylker har påpekt behov for et nytt legitimasjonskort.**

De nye kortene skal utstedes av biltilsynet ved hjelp av biltilsynets førerkortutstyr. Kortene skal inneholde opplysninger om personnummer og stillingsbetegnelse. Personalseksjonen ved vegkontoret kan om nødvendig være behjelpelig med å skaffe fram de nødvendige opplysninger.

De av våre ansatte som ønsker legitimasjonskort kan henvende seg til en



*Leif Larsen på biltilsynsstasjonen i Tønsberg viser her fram et av de nye legitimasjonskortene.*

av våre biltilsynsstasjoner for å få kortet.

Vegvesenets nye legitimasjonskort er også godkjent av postverket som legitimasjon ved postkontorene.

---

## RUNDKJØRINGENE I VESTFOLD REDUSERER PERSONSKADE- ULYKKENE

I den senere tid er det anlagt flere rundkjøringer i Vestfold, på riksveg 308 ved Sem kirke, samt 2 kryss i Sandefjord.

I krysset ved Sem kirke har det ikke skjedd en eneste politirapportert ulykke etter at krysset ble ombygd til rundkjøring, mens det skjedde gjennomsnittlig 2,5 politirapporterte ulykker pr.

år før utbedring. I Kamfjordkrysset var det i gjennomsnitt ca. 4 politirapporterte ulykker pr. år før ombyggingen. Ingen ulykker er rapportert inn til politiet etter utbedringen. I rundkjøringen på Landstads plass var antalle ulykker pr. år henholdsvis 1 før regulering og 0 etter regulering.

Det er derfor all grunn til å tro at rundkjøringene har bidratt til å redusere antallet alvorlige (politirapporterte) ulykker og har gitt et positivt bidrag til å redusere ulykkestallene.

## HUS TIL SALGS

Vi skal nå selge de 3 bolighusene våre i Holmestrand. Det er Nyveien 15 og 17 og Bjergstredet 2. I henhold til gjeldende regler har statsansatte forkjøpsrett til eiendommene. Hvis noen av våre egne ansatte er interessert i å kjøpe ett av husene, er det bare å ta kontakt med Jan Haugerød på vegkontoret.

## Personallytt

65 ÅR

Helge Haug, 17. januar  
Kristoffer Dannevig, 8. februar

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

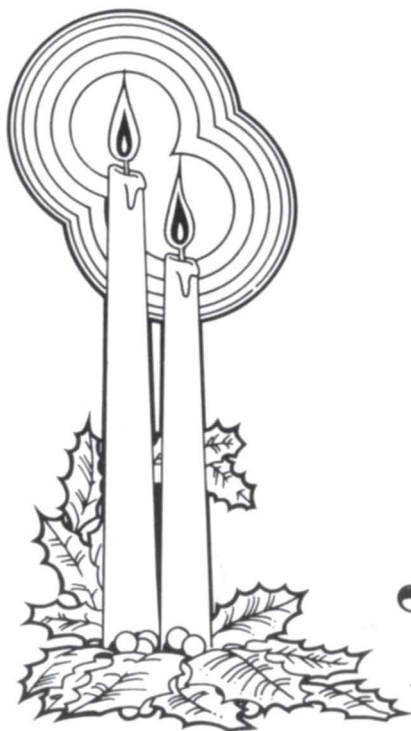
PENSJONISTER

Harry Staksrud

VEGKONTORETS SPAREVETTKAMPANJE

PLANLEGG ØNSKET ANTALL KOPIER  
FØR DU KOPIERER!!





VESTFOLDER'N  
ønsker alle

*God Jul  
og  
Godt  
Nytt Ar*

---