

VEST- FOLDER'N

Nr. 2

1983

HVEM HAR VIKEPLIKT I DENNE SITUASJONEN?

Les nærmere om dette på side 19





VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 2 – APRIL 1983

9. ÅRGANG

Redaktører:
Jan Haugerød
Per Härter
Tore Kavli

Redaksjonsråd:
Arne E. Dahl
Ørnulf Johannessen
May Flakstad
Olav E. Krogstad
Haakon Møyland

Redaksjonens adresse:
Vegsjefen i Vestfold
Postboks 323
3101 TØNSBERG

Opplag:
1050 eksemplarer

Sats og trykk:
CICERO GRAFISK a.s, Tønsberg

INNHOLD:

Aksjon publikum er i gang	3
Landets lengste gang- og sykkelveg	4
Det Nordiske Trafikksikkerhetsåret er i gang	5
Tunnelradio	7
Informasjon i utedriften – Byggemøter ..	8
Hyttetilbud til våre pensjonister	9
Betongdekkedag i Holmestrand	10
Snart slutt på bompenger på Vrengen bru	13
E-18 ved Pauler	18
Hvem har vikeplikt?	19
Vegas skidag	20
«Hopper» av laget etter 35 år i tjenesten .	22
Rivingen av Vrengen bru er i gang	24
Hvem vikarierer for hvem på vegkontoret	25
Opplæringsprogram for 1983	26
En sprek veteran i vegvesenet	27
Ny jernbanebru over Stavernsveien	28
Utvikling av regnskapssystemet i vegvesenet	29
Personallytt	31

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

AKSJON PUBLIKUM ER I GANG

I fjor hadde vi produktivitetskampanje, og i år er det Aksjon publikum. Det tok tid før planen ble satt i verk. Allerede i fjor sommer sa Forbruker- og administrasjonsdepartementet at aksjonen skulle settes i gang ganske snart. Personlig tror jeg det er riktig at planen ble utsatt. Nå vil det kunne bli en naturlig overgang fra produktivitetskampanjen til det å arbeide med offentlig virksomhet for å gjøre denne mer publikumsrettet.

Men hva er så målet med Aksjon publikum? Svaret kan gis forholdsvis kort. All offentlig virksomhet skal gjøres mer rettet mot publikums rettigheter, ønsker og behov.

Regjeringen ønsker gjennom Aksjon publikum å gjøre en aktiv innsats for å bedre forholdet mellom forvaltning og publikum. Publikum er i denne sammenheng først og fremst den enkelte borger, men også andre som f.eks. de mange små næringsdrivende. Både vi som arbeider i offentlig virksomhet og publikum har felles interesse i at offentlige ytelser når fram til dem de er beregnet på. Det er også et felles mål at publikum er tilfreds med den behandling de får i offentlige organer, enten det dreier seg om tjenester, økonomiske ytelser eller kontrolltiltak.

I vegvesenet er vi allerede i gang med å kartlegge hva som er gjort hittil av publikumsrettede tiltak. I løpet av den nærmeste framtid vil vi se nærmere på en del hovedemner vegvesenet vil arbeide videre med i forbindelse med aksjonen. På denne måten vil vi kunne rette søkelyset mot spesielle tiltak, men dette vil ikke være nok. Aksjon publikum er i høy grad avhengig av hver enkelt av oss ansatte. La oss hver på vår plass i organisasjonen analysere vårt eget forhold til publikum, og gjøre noe aktivt for å gjøre dette forholdet bedre. La oss i denne sammenheng gjøre det lille eksperimentet at vi tenker oss at vi selv sitter i vår egen kundestol eller på motsatt side av disken. Jeg tror dette kan være en god begynnelse. Uten tvil kan vi alle forbedre oss i forholdet til vårt publikum. – La oss sette i gang med en gang.

Jan Haugerød.

I Vestfold

Landets lengste gang- sykkelveg

av Jan Haugerød

Arbeidene er nå i gang på gang- og sykkelveganlegget mellom Tønsberg og Horten. Det skal i løpet av vinteren og forsommeren bygges ca. 6 km veg, og da har hele strekningen mellom Tønsberg og Horten en sammenhengende gang og sykkelveg. Strekningen er ca. 18 km lang og etter det Vestfolder'n kjenner til, blir dette landets lengste sammenhengende gang- og sykkelveg.

De arbeidene som nå utføres vil koste ca. 5,7 mill. kroner. Her inngår kostnadene til en undergang som skal gi fotgjengere og sykklister mellom Eik og Kjelle ungdomsskole planfri kryssing med riksveg 310. Oppsynsmann Odd Arntzen kan fortelle til Vestfolder'n at kulverten er kostnadsberegnet til ca. 220.000 kroner.

Arbeidene har gått svært bra i vinter og han regner med at kostnadsrammen vil holde. Arntzen tar sikte på at

Da vi besøkte anlegget var våre folk i gang med arbeider på kulverten. Bak fra venstre ser vi Tormod Delesand, Tom Åge Nalum og Tore Bråthen. Med ryggen til, Gunnar Nordkvelle og oppsynsmann Odd Arntzen.



DET NORDISKE TRAFIKK-SIKKERHETSÅRET ER I GANG

av Jan Haugerød



Erland Erlandsen.

gang- og sykkelvegen kan tas i bruk til sommerferien. Restarbeider som skråningspuss m.v. vil bli utført i løpet av høsten.

Arntzen kan også fortelle at det er skaffet svært billig grus til veganlegget. Det er kjøpt grus av Wedel Jarlsberg like i nærheten av veganlegget, og dette gjør at transportkostnadene reduseres.

Når anlegget her blir ferdig, vil det i Vestfold være til sammen ca. 105 km gang- og sykkelveg. At fylket har så mye gang- og sykkelveger skyldes at det er satset bevisst på miljøtiltak. En forholdsvis stor del av hele anleggsbevilgningen avsettes til slike tiltak. I år er det beregnet at ca. 30% av anleggsbevilgningen vil medgå til slike tiltak.

Formannen i Vestfold fylkes trafikk-sikkerhetsutvalg, Erland Erlandsen, sier til Vestfolder'n at trafikk-sikkerhetsåret ikke må bli noe skippetak. Trafikk-sikkerhetsutvalget legger opp til en holdningsskapende virksomhet som vil få langsiktige virkninger.

Trafikk-sikkerhetsutvalget har behandlet rammeplanen for det Nordiske trafikk-sikkerhetsåret og har ut fra dette tatt stilling til hvordan trafikk-sikkerhetsåret skal gjennomføres i Vestfold.

– Hva er det dere har lagt opp til i trafikk-sikkerhetsutvalget, Erland Erlandsen?

– Utvalget har tatt utgangspunkt i at det ikke er avsatt noen spesielle midler til konkrete arbeidsoppgaver i marken. Virksomheten må utføres innenfor de ordinære midlene som trafikk-sikkerhetsutvalget disponerer. Vi vil satse på tiltak som ligger på holdnings- og informasjonsplanet. Jeg tror personlig at dette er riktig da svært mange av de trafikkulykkene vi har på vegnettet vårt skyldes menneskelige forhold. Hvis vi kan få endret folks adferd i trafikken, tror jeg vi har en mulighet til å videreføre den positive ulykkesutviklingen vi har hatt i Vestfold de siste årene.

– Har dere foreslått noen konkrete tiltak?

– Det har vi gjort. Trafikk-sikkerhetsutvalget har selv foreslått flere tiltak og vi har også fått inn søknader fra forskjellige organisasjoner om tilskudd til aktiviteter som er tenkt igangsatt i forbindelse med trafikk-sikkerhetsåret.

Av de mest aktuelle tiltakene kan nevnes stil og tegnekonkurranse blant elevene i grunnskolen og de videregående skoler. Opplegget er allerede diskutert med skoledirektøren. Oppgaveteksten er ennå ikke ferdig, men vi foreslår at oppgaven bør være av beskrivende karakter, f.eks. «Ulykken» både i tegne- og stilkonkurransen. Det blir premier til de beste tegninger og stiler.

Det vil bli arrangert en utstilling om barns sikkerhet i bil på Vestfoldutstillingen i Larvik. Her blir det vist fram og demonstrert barnestoler, bilbelter, puter m.v. og det blir trafikk-konkurranser for barn. Det blir Trygg Trafikk ved Terje Olsen som står som arrangør av utstillingen.

Vi har også i gang et prosjekt «barn og trafikk» som pågår for fullt. Her blir det produsert en videofilm på 10-15 min. varighet. Filmen tar for seg barnas oppfatning av trafikkmiljøet, særlig langs skolevegen. Filmen vil bli et verdifullt materiale i skolens trafikkundervisning.

I tillegg vil det bli utarbeidet og gitt ut informasjonsfoldere og trykksaker til deltagere på sykkelprøven og til de som velger mopedføreropplæring som valgfag i ungdomsskolen.

– *Tror du at kampanjen vil nå ut til alle grupper av trafikanter?*

– Jeg håper det. Dette er ikke bare et norsk tiltak, men et felles nordisk opplegg. Trafikksikkerhetsåret har allerede fått en bred omtale og etter hvert som tiden går framover vil det komme stadig nye informasjoner både på det sentrale og det lokale planet. I Vestfold har vi allerede hatt møte med representanter for alle fylkets kommuner. Her var det med folk både fra den administrative siden og fra de folkevalgte.

Trafikksikkerhetsutvalget vil følge med i det lokale arbeidet, og gi et puff

hvis vi oppdager at virksomheten enkelte steder blir noe lav.

Videre vil skolene, Trygg Trafikk, politiet og motororganisasjonene arbeide aktivt med forskjellige tiltak. Det skulle således ikke være noen grunn til at ikke stoffet kommer ut og blir gjort kjent blant publikum.

– *Hva ønsker dere å oppnå med trafikksikkerhetsåret?*

– Vi venter ikke noen øyeblikkelige virkninger da det ikke blir utført noen fysiske arbeider ute på vegene som et direkte ledd i trafikksikkerhetsåret. Det vi har lagt vekt på er en holdningsendring som kan gi langvarige virkninger. Trafikksikkerhetsåret må heller ikke bli noe «skippertak». Arbeidet må gi oss en ny giv i trafikksikkerhetsarbeidet i de fora som arbeider med og har ansvaret for trafikksikkerheten.

– *Hva er din personlige mening om ulykkesutviklingen i Vestfold gjennom de seneste årene?*

– Vi har hatt en fantastisk fin utvikling når det gjelder ulykkesituasjonen de siste årene. I 1978 satte vi oss en målsetting om at vi i løpet av en 10 års periode skulle redusere antall ulykker i trafikken til det halve. Vi fikk en pangstart og reduserte ulykkene med 17% allerede i 1979. Senere har utviklingen vært positiv og vi ligger fortsatt gunstigere an enn det som var forutsatt i målsettingen. Jeg tror at vi nå har gjort så mange fysiske utbedringer på vegnettet at hvis vi i tiden framover skal greie å redusere ulykkene ytterligere må vi ta for oss folks adferd i trafikken. På dette området tror jeg at trafikksikkerhetsåret kan være et godt hjelpemiddel. Hvis vi kan endre folks adferd og vaner i trafikken, tror jeg at vi skal greie å oppnå den reduksjonen i trafikkulykkene vi har satt oss som mål fram til 1988.

Ny E-18 i Holmestrand

Tunnelradio

av Jan Haugerød

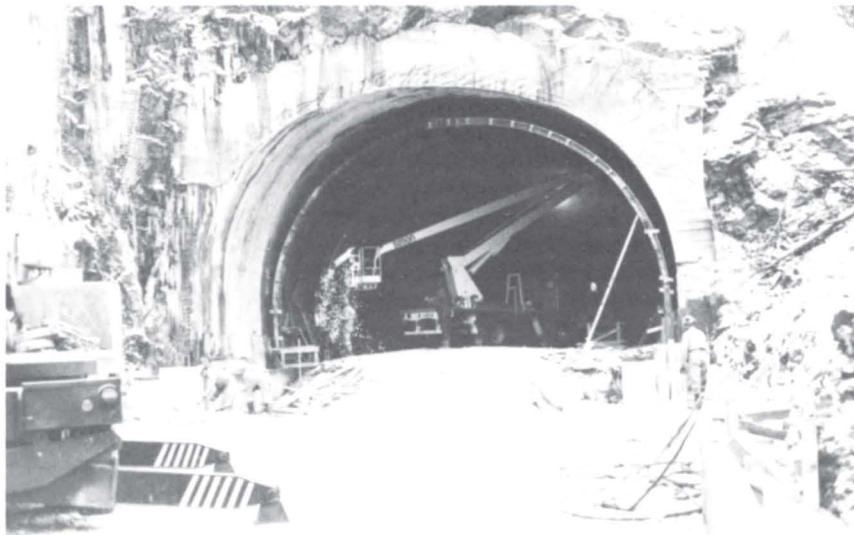
For første gang her i landet vil trafikantene kunne høre radioprogrammet gjennom en tunnel. Dette skjer når den nye E-18 gjennom Holmestrand åpnes for trafikk 14. mai. Du vil da kunne høre radions program 2 gjennom tunnelen. Du må ha bilradioen innstilt på 99,95 på FM-båndet som er Oslo-senderens frekvens. Oslo-senderen er valgt på grunn av at denne gir de jevnt beste lytterforhold for P2 i Holmestrand og videre nordover langs E-18. Dette er et prøveprosjekt som kan få betydning for større tunneler særlig på høyfjellsvegene og veger med stor rasfare senere hvis prosjektet viser seg å innfri forventningene.

Normalt trenger ikke radiosignaler gjennom fjell slik at radioen blir taus ved kjøring i tunneler. Problemet kan løses ved at det settes opp et eget antenneanlegg gjennom tunnelen. Det er dette som i disse dager gjøres i Holmestrandstunnelen. På denne måten forbedres radiosignalene inne i tunnelen slik at lytterforholdene blir de samme som ved kjøring utenfor tunnelen.

Det er også søkt om tillatelse til å etablere egen radiosender for lokalmeldinger i tunnelen. Her vil det være mulig å bryte radioprogrammet og gå inn med egne meldinger. Dette kan f.eks. være nødvendig ved trafikkulykker og ufrivillig stopp i trafikken gjennom tunnelen.

Det er ennå for tidlig å si om dette kan bli etablert fra det tidspunkt den nye vegen åpnes for trafikk.

Hvis alt går som beregnet vil trafikantene kunne høre radioens P2 gjennom tunnelen i Holmestrand allerede fra åpningsdagen 14. mai.



Informasjon i utedriften — Byggemøter

av Odd Arntzen



Fra venstre: Jørgensen, Aardal, Hansen, Birkeli og Arntzen i byggemøte på Hortensveien.

Alle er vi interessert i informasjon, og å kunne ha en kontakt oppad og nedad i tjenestemønsteret. Ute i driften har dette blitt løst ved at det holdes byggemøter, minst en gang hver måned, og da helst rett etter at de forskjellige driftslistene foreligger. Med på møtene er anleggsbestyrer, arbeidleder/assistenter, driftsoppfølger, kontaktperson for planavdelingen, representanter for vedlikeholdsavdelingen, tillitsmannen på det spesielle anlegget, verneombudet for anlegget, og eventuelt innkalte representanter fra berørte kommuner og elverk.

Sakslista som blir gjennomgått kan inneholde:

Referat fra forrige byggemøte, med kommentarer.

Framdrift — en oversikt over det som er gjort siste måned og med et blikk på hvordan man ligger an i forhold til den totale plan.

Arbeider utført av andre — eks. elverkenes arbeider/belysningsplaner, ev. anbudsarbeider. I det gjengitte eksempel var det oppe div. sprengningsarbeider som var utført av et firma.

Anbud på trønderblokker – På samme arbeidsplass skal det settes opp en trøndermur, og de forskjellige anbud blir lest opp og kommentert. Planendringer – Det er jo ikke sjelden at det forekommer planendringer underveis, og for at alle på anlegget skal bli kjent med disse, blir de referert på byggemøtet.

Referat fra eventuelle anleggsmøter på kontoret – Hvis det er noe her som kan ha interesse for oss, blir punktene referert av anleggsbestyreren, og kommentert.

Vernerunden – Denne posten går igjen hver gang. Arbeidsledelsen har på forhånd sammen med verneombudet foretatt en inspeksjon av

anlegget, og notert eventuelle mangler. Dette skjemaet blir så delt ut etter en på forhånd oppsatt liste.

Driftsresultater – Her blir de siste driftsresultater referert med kvantumsoversikter og enhetspriser. Det har også her lett for å bli diskusjoner.

Eventuellt – Her blir det tatt opp ting som den enkelte måtte føle for.

Under møtet blir det skrevet et referat, som blir sendt ut til samtlige som var med på møtet. Referent er som regel driftsoppfølger.

Denne artikkelen er et delvis utdrag fra et byggemøte som ble holdt på anlegget 28 308 04 33 på Nøtterøy 9. mars d.å.

HYTTETILBUD TIL VÅRE PENSJONISTER

Det er sjelden pensjonistene melder seg som interesserte hytteleiere. Vi vil gjøre dere pensjonister oppmerksomme på at dere stiller akkurat på samme linje som de ansatte når det gjelder hyttene våre.

Vi har fått et forslag om et spesialtilbud for dere og det synes vi var så positivt at vi bringer det videre her og nå.

Fra og med mandag til og med torsdag – hele året – unntatt i vinterferien og påsken – kan vi tilby hyttene for pensjonistene til kr. 25,- pr. døgn. Dette er et spesielt «ukedagstilbud» – en honnørpris som gjelder kun pensjonistene. Samtidig som pensjonistene selvfølgelig også gjerne må melde seg interesserte i week-end opphold, men da til vanlig pris.

Betongdekkedag i Holmestrand

Det er ikke vanskelig å velge betongdekke

Tekst og foto: Per Härter

Vegkontoret inviterte til betongdekkedag og «miniseminar» i Holmestrand mandag 7. mars. Seminaret var kommet istand på meget kort varsel, men enorm interesse samlet i alt ca. 70 deltakere. Foruten folk fra Vegdirektoratet og åtte vegkontorer var det representanter fra entreprenører, konsulenter og nær sagt selvfølgelig folk fra Norsk Fabrikkbetong Forening og Norcem. Sterkest representert var uten tvil A/S Veidekke som arbeidet med slutføring av støpingen i sydenden av tunnelen.

Ved nordre tunnelåpning ønsket vegsjef Lepperød deltakerne velkommen og fortalte litt om hvordan seminaret var kommet istand og om programmet for dagen.

Første post var befaring av tunnelen, der A/S Veidekke var i ferd med å støpe de siste 500–600 metrene. De ca. 1.800 metrene fra nord til syd ble befart til fots og både det ferdige

dekket og støpearbeidene i sydenden var gjenstand for stor interesse hos deltakerne.

Etter befaringen og lunsj på Societetet i Holmestrand kunne overing. Wulff ønske velkommen til foredrag og diskusjon om temaet «Betongdekke».

Driftssjef Setsaa svarte i sitt foredrag på «hvorfor det var valgt betongdekke i Holmestrandtunnelen». Han viste til at det i håndbok 018 heter at «i tunneler anbefales generelt betongdekke». I Vestfold har man lang erfaring med betongdekker, faktisk helt tilbake til 30 årene. Disse erfaringer samt tidsfaktoren var viktige argumenter, fortalte Setsaa, uten at de var avgjørende. Betonglegging er heller ikke uten problemer, bl.a. er setninger et problem som ikke må undervurderes. Etter omfattende vurderinger fant man å ville legge asfalt i dagsonene, mens man regnet videre på alternative løsninger for tunneldekket.

Dette regnestykket ga iflg. Setsaa følgende:

Betongdekke 17 cm tykkelse	kr. 130,00 m ²
Betongdekke 20 cm tykkelse	kr. 151,00 m ²
Asfaltdekke til sammenlikning koster	kr. 63,50 m ²
men stiller derimot andre krav til overbygg o.l.	kr. 33,00 m ²
ytterligere krav til belysning utgjør ca.	kr. 15,00 m ²
Dette gir i alt en kostnad for asfaltalternativet på	kr. 111,50 m ²

Når man så tar vedlikeholdskostnadene i betraktning regner man at betongen må etterbehandles ved sliping etter ca. 10 år mens man for asfalt har regnet med sporfylling etter 5 og 10 år. Ut fra disse momenter har man regnet med en innsparing i størrelsesorden kr. 400.000,- ved valg av betongdekke.

Setsaa sluttet sitt foredrag med å si: «sett på bakgrunn av de tall man har kommet fram til, var det ikke vanskelig å være enig med håndbok 018».

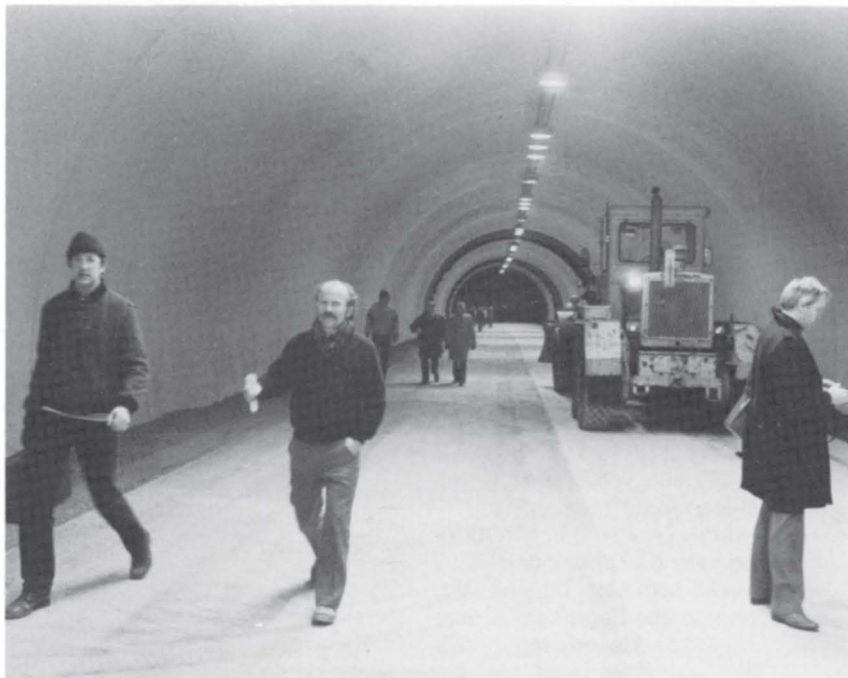
På spørsmål fra salen kunne Wulff fortelle at man ut fra ÅDT = 8.000 har regnet med 1 gangs fresing og at det vil gå ca. 30 år før dekket er så slitt at det vil kreve mer omfattende reparasjoner.

Prosjektleder Olav Reine fra A/S Veidekke redegjorde for arbeidene og

leggingsteknikken som nyttes i Holmestrand. Man støper kontinuerlig. Etter 24 timer sages fuger hver 5 meter nær tunnelåpningen, mens man ellers i tunnelen sager for hver 6 meter. Støperiarbeidene ble påbegynt 14. februar og man har støpt ca. 300 meter pr. dag. Reine presiserte at man for å klare dette med maksimalt resultat må stille strenge krav til betongkvalitet og rengjøring av utleggeren samt at man har drevne folk.

Øystein Dybling, også fra A/S Veidekke tok i sitt foredrag for seg temaet betongteknologi. Et tema som for en stakkars journalist med sine evner og kunnskaper på andre felter fikk lite ut av. Nok om det, det var jo heller ikke journalisten som skulle ha nytte av seminaret. Slump, tilslag, dybler, blandingsforhold og liknende uttrykk var

Deltakerne fra betongseminaret befærer Holmestrandstunnelen.





Utsnitt av deltakerne i seminaret.

tydeligvis ord som var like dagligdagse som ost og brød for deltakerne, og temaet var da også gjenstand for spørsmål og svar.

Inge Eeg fra Norcem's avdeling for anvendelsesteknikk traff også sitt publikum når han presenterte stålfiberbetong. D.v.s. en betong av rimelig god kvalitet, helst B 400 tilsatt en type stålfibere. Stålfiberbetongen er imidlertid nesten dobbelt så dyr som vanlig betong kunne Eeg fortelle. Dette kompenseres imidlertid av halvering av tykkelsen utlagt. Den største gevinsten vil muligens ligge i at vedlikeholdskostnadene trolig kan reduseres hevdes det fra leverandøren.

På spørsmål om hvordan fibrene vil opptre ved fresing av betongdekket, vil de f.eks. virke som nåler og forårsake punkteringer, måtte Eeg vise til at man foreløpig ikke hadde erfaringer med dette. Fra vegfolkets side var det

imidlertid stor interesse for å få svar på dette.

Som siste mann «fram på teppet» fortalte Erik Andersen fra laboratoriet om kvalitetssikring og hvordan denne har foregått. Han kunne fortelle i tall hva en slik kontroll innebærer og refererte dette slik:

Betongforbruk	2.290 m ²
Totalt areal	11.231 m ²
Med fellengde	2.295 m ²
I tykkelse/gj.snitt	20,4 m ²

Av ujevnheter i dekket hadde man med 3 meters rettholt funnet:

8 punkter med ujevnhet	7 mm
2 punkter med ujevnhet	= 10 mm
2 punkter med ujevnhet	= 13 mm
1 punkt med ujevnhet	= 17 mm

30 % av målte ujevnheter er på de første 150 m dekke og ved dagskjøter.

Seminaret fra en uinnvidd journalist synes verdifullt og vellykket.

SNART SLUTT PÅ BOMPENGER PÅ VRENGEN BRUA

av Jan Haugerød

Pengene strømmer jevnt og trutt inn på Vrengen brua. Selv om brua ble noe dyrere enn forutsatt, viste beregninger i fjor sommer at nedbetalingen går som planlagt. Etter dette var det forutsatt at bompenggeordningen ville bortfalle 1. september neste år.

Nye beregninger foretatt ved juletid viser at brua kan bli nedbetalt noe raskere. Det er en mulighet for at nedbetalingen kan avsluttes et kvartal tidligere enn beregnet.

Bompenggeordningen på Vrengen brua kan bli slutt allerede 1. juli 1984.



Holmestrandsanlegget i bilder!

Holmestrandsanlegget går nå mot sin slutføring. Den 14. mai skal den offisielle åpning finne sted i såvidt vites storslåtte former. Denne sermonien skal vi komme tilbake til med fyldig reportasje. Imidlertid lar vi allede nå leserne i billedreportasje få et lite innblikk i anlegget fra første salve til befaring etter betongdekke legging.



Første salve på tverrslaget.

Støping på stoff.





Gjennomslag i nord.

Gjennomslagsskål på røysa i sør.





Fra anlegget ved Bleikvollen.

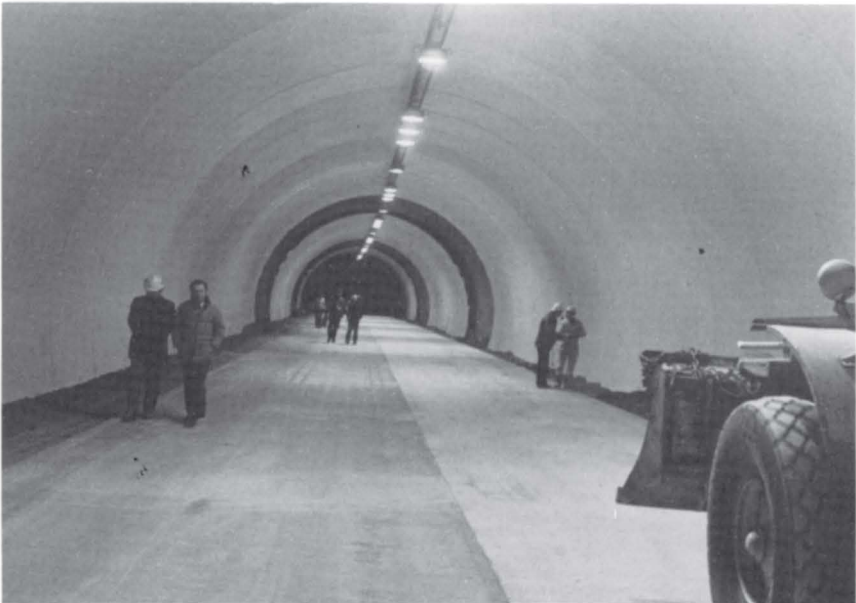
Tunnelinngangen i nord.





Støping av betongdekke.

Befaring etter dekkestøping og montert platehvelv.



E-18 VED PAULER —

Utbedringsarbeider for 1,5 millioner kroner

Tekst og foto: Per Härter

Reasfaltering synes å ha vært et hendig hjelpemiddel ved Pauler. Hvorfor denne påstand, kan du spørre. Jo, fordi man har tatt opp asfaltdekke med ialt en meters tykkelse tett inntil bruene.

Hva er det så som skjer her nede?

Man har gjennom flere år hatt store setninger på E- 18 ved Pauler. Ved nærmere undersøkelse viste det seg at vegfyllinga lå på 5 m torv med meget løs kvikkleire under. Ikke rart det er setninger med slike grunnforhold. Dette har man nå funnet det nødvendig å gjøre noe med og det graves på spreng for å få mest mulig ferdig før påsketraffikken. Veglegemet på begge sider av brua graves opp og erstattes med lettere masser slik at trafikken går i en kjørebane mens det arbeides i den andre. Massene erstattes med et lag

bark som overdekkes med et lag ekspandert polystyren. På dette skal det støpes en betongsåle som så dekkes med grus og asfalteres. Brua ved bekken mellom Paulertjønna er sterkt medtatt, se bilde, og den skal erstattes med stålrør, 1,4 m i diameter.

Nordgående kjørebane blir gjort ferdig for påske slik at man kan opprettholde tovegstrafikk forbi anleggsstedet under den trafikktopp påsken erfaringsmessig er. På den andre kjørebanen vil arbeidet bli gjenopptatt straks etter påske.

I alt regner vi at det vil gå med ca. 2.000 m³ bark og 750 m³ ekspandert polystyren.

Det hele er kostnadsberegnet til 1,5 mill. kroner og ventes å være ferdig i begynnelsen av mai.

Det har vært store setninger her. Dette går tydelig fram av brua i forgrunnen.



HVEM HAR VIKEPLIKT? – Et uklart punkt i vegtrafikkloven er nå avklart

Spørsmålet om hvem som har vikeplikt i kryss mellom gang-/sykkelveg langs en forkjørregulert riksveg og en sidegate skiltet med vikeplikt har vært et uklart punkt. Det er nå slått fast ved en dom fra Porsgrunn at det er syklisten som har vikeplikt. Vi gjengir her en artikkel som stod i Varden 29. desember i fjor.

En sterkt omdiskutert trafikksak fra Vallemyrene i Porsgrunn, med betydelige prinsipielle konsekvenser, er nå kommet tilbake fra Høyesteretts kjæremålsutvalg. Etter dette er det slått fast at en syklist som kommer syklende på gang/sykkelveg langs veg med forkjørrett har vikeplikt for kryssende trafikk. Det er mange som mener at vegtrafikkloven har vært uklar på dette punktet, men forholdet må nå ansees for avklart etter rettsbehandlingen av trafikksaken fra Vallemyrene i Porsgrunn.

Som enkelte vil huske, dreier saken seg om en syklist som kom på sykkelstien langs Vallemyrvegen og kolliderte med en bil som kom ut fra Myrevegen på sykkelstiens venstre side. Til tross for at det i Myrevegen er satt opp «vikeskilt» for sykkelstien ved utkjøringen til Vallemyrvegen, fant politiet at ansvaret for kollisjonen måtte sies å være syklistens. Dette fikk flere faglige eksperter til å reagere offentlig, ikke minst etter at politiet hadde fått medhold for dette synet i byretten. Syklistens forsvarer fant at saken hadde så stor prinsipiell betydning at han anket den inn for Høyesterett. Der har imidlertid kjæremålsutvalget valgt å avvise saken. Dette betyr at byrettens dom er gyldig, og at man gjennom dette også har fått en viktig avklaring av et uklart punkt i vegtrafikkloven.

Og med dette er det viktig for alle syklister å merke seg at kryssende trafikk altså har forkjørrett, selv om syklisten kommer på en gang/sykkelsti langs en veg med forkjørrett.



VEGAS SKIDAG 1983

av Jan Haugerød



Ingen stressing på Vegas skidag. Her kan man slappe av og nyte det fine været.

Vega's tradisjonelle skidag gikk av stabelen lørdag 12. mars. Til tross for en snøfattig vinter med mye regn og lite kuldegrader var det snø nok på Haasken i Andebu. Jeger og fiskeforeningens sportsskytterbane var arena for skiarrangementene.

Skidagen er et populært arrangement. Hit kommer ansatte både fra kontoret og driften med familien. I år var det i alt ca. 130 personer med stort og smått.

Som vanlig var det langrenn etter selvbestemt idealtid og akekonkurranse for de minste. I år var det også lagt inn en familiestafett med forskjellige ingredienser som pilkast og nummerbytte i vekslingene.

I Jeger og fiskeforeningens klubbhus fristet arr.komiteén med brus, kaker, pølser og annet godt. Ved siden av dette ble medbrakt niste fortært både inne og ute i det fine været. Dagen ble avsluttet med premieutdeling til alle, og her hadde sistemann like stor sjanse som vinneren til å få en fin premie. Komiteen hadde nemlig funnet på at premiene denne gangen skulle pakkes inn.

Det er grunn til å takke arrangementskomiteén med Helge Holen i spissen for et fint arrangement. Årets skidag føyer seg naturlig inn i rekken av flotte arrangementer.





Andebu Jeger og fiskeforenings klubbhus var et koselig samlingssted når man ble sulten og tørst.

Stafettvekslingene var noe problematiske. Det er ikke alltid like lett å få av seg startnummeret når vekslingen skal gå raskest mulig.



«Hopper» av laget etter 35 år i tjenesten

Holmestrand mitt siste anlegg

av Per Härter



Blotkake hører med til en slik anledning.

4. april 1947 begynte en ca. 30 år gammel kar i vegvesenet i Vestfold. Hans første arbeidsplass var Kopstad og akkorden kom ut på hele kr. 1,20 for timen. Det var andre tider det gitt.

Ja, men hvem var så denne 30-åringen da? – Jo, det må vi ha med, det var Jørgen Gulbrandsen. Han begynte som sagt i anleggsavdelingen i 1947, den gang guttene lastet stein med vagger og trillet grus og pukk i trillebårer. For dette fikk man altså kr. 1,20 i timen, tenk på det. Ja, det er faktisk ikke lenger siden det var så primitivt, til og med var det storveis med sveivetipp på bilene.

Ja, slike og andre historier, som for

mange kan virke nesten utrolige, kan altså våre pensjonister varte opp med.

Men det var jo pensjonisten og hans arbeidskamerater vi skulle snakke litt om, og ikke lage historisk avhandling.

I sin korte tale til Jørgen bemerket Aksel Akerholt at «det er vemodig å ta avskjed med en usedvanlig aktiv og dyktig tjenestemann. Jørgen bemerket seg snart som en mann med klare meninger. Meninger det var meget å lære av», mente Akerholt, som anså Jørgen for å være «en mann som var glad i dynamitten». Som skytebas gjennom 27 år er vel det nesten en forutsetning. I alle fall en fordel.

Den vel største salve jeg har vært

med på, var en gang i Kopstad, jeg husker ikke årstallet. Da skjøt vi 10-12.000 m³ i en salve, forteller Jørgen.

Her i Holmestrand har det jo også vært endel vanskelige jobber. Som kjent måtte den ca. 3000 år gamle fiskeklassen Bispen eller Gyristolen som enkelte hevder er rette navn, vike plass for vegen. Dette var ingen enkel jobb, men med dyktighet og godt samarbeid så gikk det greit.

Det har vært mye skriverier i avisene og prat bl.a. i radioens Trafikk og Musikk om tunnelarbeidene i Holmestrand. Moderne rallare, det vil si tunneldrivere har da vært naturlig knyttet til dette. Nå er det jo en gang slik at de mest synlige arbeidene er utført av egne folk, d.v.s. fra Vestfold, i dagsonene. Det er vanskelig å trekke

fram i lyset jobber som er vanskeligere enn andre, men vi har allikevel lyst til å nevne noen. For en ikkeanleggs- mann synes nedrivingen av Bispen, den omfattende fjellrensken i dagsonene og strossing under det fredede huset ved Nordre Klev å være arbeidsoppgaver av stor vanskelighetsgrad.

Det er, «for å binde trådene» igjen, fagfolk som Jørgen Gulbrandsen og hans kolleger blant tjenestemennene og i oppsynet, som står for gjennomføringen av disse oppgavene.

Som takk for godt samarbeid fikk Jørgen overrakt en sirkelsag av sine kolleger og tradisjonen tro vase og diplom fra vegvesenet.

En hedersmann går altså av for pensjon, men heldigvis, vi har mange igjen.

Er det kona som har satt dere på denne ideen, gutter.



Vrengen bru . . .

Rivingen er i gang

av Jan Haugerød

Det var Alfr. Andersens mek. verksted i Larvik som fikk oppdraget med å rive den gamle Vrengen bru. Og det var samme Alfr. Andersen som bygde brua for over 50 år siden! Kanskje en liten Norgesrekord. I alle fall hører det til sjeldenhetene at den samme entreprenøren både bygger og river et slikt byggverk.

Ingeniør Gunnar Hasle opplyser at anbudet fra Alfr. Andersen er på 1,25 mill. kroner. I tillegg skal vegvesenet selv utføre en del arbeider som bl.a. fjerning av landkar m.v. Hasle regner med at vegvesenet vil starte opp sin del av jobben etter sommerferien. Det blir oppsynsmann Odd Lund Isachsen sammen med et par mann som skal stå for vår del av arbeidet. Det er regnet med at arbeidene våre vil vare 3-4 måneder.

Entreprenøren har startet opp rivingsarbeidene og betongdekket i hovedspennet er allerede brutt opp og dumpet i sjøen. Det er også gitt tillatelse til å dumpe hengestenger, tverrbærere og avstivningsbærere i sjøen. Hovedtårnene vil også bli dumpet i sjøen, men blir etterpå flyttet til en utfylling i sjøen ved Kjemiservice i Kjøpmannskjær. Disse tårnene veier hver 220 tonn, så det vil bli litt av et plask når disse går i sjøen en gang i juni måned.

Da Vestfolder'n besøkte brua var det 3 mann fra Alfr. Andersen som var i arbeid med å bryte opp betongdekket helt inne ved hovedtårnet på Nøtte-

ADGANG FORBUDT

GAMLE VRENGEN BRU ER UNDER RIVING

Det er farlig å ferdes på brua
ALFR. ANDERSEN MEK. VERKSTED



Det blir litt av et plask i Vrengensundet når hovedtårnene hver på 220 tonn går i vannet.

røysiden. Det var Terje Aas, Markus Borgersen og Louis Marcelis. De kunne fortelle at arbeidet hittil har gått etter planen og at det ikke har vært noen store vanskeligheter i forbindelse med de arbeidene som hittil er utført.



Da vi besøkte brua var 3 av karene til Alfr. Andersen i gang med rivingsarbeider. Fra venstre ser vi Markus Borgersen, Terje Aas og Louis Marcellis.

HVEM VIKARIERER FOR HVEM PÅ VEGKONTORET?

Det har lenge vært flere vikariater i toppstillingene ved vegkontoret. Nå har det blitt enda flere, og vi har bedt personalseksjonen om en redegjørelse for hvem som nå vikarierer for hvem.

Gunnar Eigeland har fått forlenget sin permisjon fra stillingen som vegsjef ut hele 1983. Johan Lepperød fortsetter som vegsjef i denne perioden og Andreas Setsaa fortsetter som driftssjef i samme periode.

Setsaa er tilsatt fast som leder av vedlikeholdsavdelingen i stillingen

etter Kristoffer Dannevig som har gått av med pensjon.

Da Setsaa for tiden fungerer som vikar for driftssjefen, har Nils I. Skjevik fra 1. mars overtatt stillingen som leder av vedlikeholdsavdelingen.

Øystein Ludvigsen er tilsatt som leder av en nyopprettet utredningsseksjon ved planavdelingen. Ludvigsen vikarierer imidlertid for Skjevik, som leder av trafikkseksjonen, så lenge han fungerer som vedlikeholdssjef.

Tore Kaurin vikarierer i samme periode som leder av utredningsseksjonen.

Opplæringsprogram for 1983

av Anne Hov

Opplæringsprogrammet for inneværende år er laget på bakgrunn av opplisting av opplæringsbehovene for de enkelte avdelinger, sett i relasjon til bevilgningen. Programforslaget fra opplæringsutvalget har vært forelagt Fellesmøtet til godkjenning.

Det er bevilget kr. 90.000 til opplæring i 1983, og det skal dekke alle utgifter ved lokale/regionale opplæringstiltak og kursavgift ved eksterne kurs. Utgifter til sentrale kurs kommer i tillegg.

Fellesmøtet har vedtatt følgende fordeling av midlene etter forslag framlagt av opplæringsutvalget:

Lokale/regionale oppl.tiltak	kr. 40.000 (35.000)
Eksterne kurs	kr. 22.000 (20.000)
Biltilsynets egen opplæringsvirksomhet	kr. 23.000 (20.000)
Diverse	kr. 5.000 (4.000)
I alt	<u>kr. 90.000 (79.000)</u>

kr. 40.000 (35.000)
kr. 22.000 (20.000)
kr. 23.000 (20.000)
kr. 5.000 (4.000)
<u>kr. 90.000 (79.000)</u>

Tallene for 1982 er ført opp i parentes.

Vi har beregnet å bruke ca. 1.140 dagsverk (= 1,4%) til L/R/E-opplæringsvirksomhet i år. I tillegg kommer sentrale arrangement, slik at det i alt vil medgå ca. 1,7% av ordinær arbeidstid til opplæring.



Bruk bil- beltet

KÅRE EIK

En sprek veteran i vegvesenet

Av Jan Haugerød



Kåre Eik.

Kåre Eik, vår lagerformann på kaldt-lageret på vegsentralen, sier takk for seg 30. april. Da har han vært i vegvesenet i 22 år. Han er ikke av de eldste i etaten, men vi kan trygt si at han er blant de friskeste. Siden sykefraværsregistreringen startet i 1965 har han ikke vært borte fra jobben på grunn av sykdom en eneste dag. Vi vet ikke om dette er norgesrekord i vegvesenet, men i alle fall må det være vestfoldrekord.

Kåre Eik kom inn i vegvesenet da hvalfangsten gikk mot slutten. Han hadde da i lang tid vært sjømann. Han dro til sjøs i 1937 og var ute under hele krigen. Han var da marinesoldat på stykkgodsbåt i handelsflåten og gikk for det meste med ammunisjon og flybensin. Under krigen var han også

med på to invasjoner – både i Nord-Afrika og i Italia. Heldigvis ble han ikke torpedert.

Fra 1947 var han på hvalfangst om vinteren og sjåfør hos Asbjørn Døvre på Sem om sommeren. Det var i den forbindelse han kom i kontakt med vegvesenet. Han kjørte ofte varer til vegsentralen. I 1961 søkte han jobb i vegvesenet, og fikk jobben. Siden har vegvesenet vært hans arbeidsplass.

– Har vegvesenet vært en bra arbeidsplass?

– Jeg har hele tiden vært på kaldt-lageret her på Ås, og det har vært en bra arbeidsplass. Ikke alltid har vi hatt like gode lokaler, tidligere var det ofte kaldt og ufyselig om vinteren, men det har blitt bedre etter hvert. Arbeidet har vært trivelig og her på lageret har jeg følt utviklingen i vegvesenet på kroppen. Jeg har vært med på å bygge opp nummereringen av maskiner og utstyr og fulgt med i det som har skjedd av utvikling med selve utstyret.

– Har du noen oppskrift på hvordan man skal holde seg frisk så lenge som du har gjort?

– Nei, det har jeg ikke. Jeg har aldri vært syk, og har heller ikke tatt noen slags medisiner. Selvfølgelig har jeg enkelte dager ikke følt meg helt pigg og på topp, men det har ikke vært værre enn at jeg har gått på jobben. Det går ikke an å legge seg ned med en gang en kjenner at noe ikke er helt i orden.

– Hva skal du fordrive tiden med som pensjonist?

– Jeg tror ikke at jeg skal få noen fritidsproblemer. Jeg har både hus, bil og båt så tiden kommer nok til å gå ganske raskt. Jeg skal nok også benytte meg av utleiehyttene til vegvesenet.

Vi takker Kåre Eik for pratene, og ønsker ham mange friske år som pensjonist.

Ny jernbanebru over Stavernsveien i Larvik

av Einar Lunde og Per Härter

Vi er blitt kjent med at et noe uvanlig arbeide er på gang i krysset Rv 303 og 301. Det vil si, man skal bygge ny bru på samme sted som den gamle mens trafikken skal gå på «gamlebrua» helt til det siste. Det uvanlige i dette består i at bruplata støpes ved siden av landkarene for så å skyves inn på plass over natten slik at trafikken kan gå igjen dagen derpå. Dette skal vi dekke i et senere nummer.

Den nye jernbanebrua bygges i betong og blir 26 m lang og 6,66 m bred. Planlagte kostnader er 2,75 mill. 1982 kr. Foruten bygging av ny bru inngår også opprettelse av midlertidig bru på hver side av eksisterende jernbanebru. Under de midlertidige bruene er massene fjernet ned til 2 m under gatenivå og nye landkar støpt. Selve overbyggingen bygges på et stillas ved siden av nåværende bru og skyves inn. På denne måten unngås flytting av jernbanelinjen.

I begynnelsen av oktober i fjor startet vegtjenestemennene Gullik Svendsen, Trygve Myhre og formann Renny Bøhmer opp arbeidet under ledelse av oppsynsmann Per Naas.

Et lite parkområde helt inn til brustedet ble etter at Larvik kommune velvilligst hadde gitt sin tillatelse, raskt og effektivt forandret til riggområde.

2 stålbjelkebruer i lengde 13,4 m utlånt av NSB, ble montert komplett med nye spor på riggplassen slik at de

var klare til å kunne heises på plass.

Stålbjelkebruene var planlagt fundamentert på et enkelt opplager av jernbanesviller. Med avdekking av massene i jernbanefyllinga, ble det oppdaget at det ved landkarene ikke var plass til interimsbrua som planlagt. Dette medførte møysommelig nedmeisling i betong bak landkarene slik at tilstrekkelig plass ble oppnådd.

Da disse problemene var løst, dukket nye opp. Det viste seg at massene i fyllinga ikke var så gode som forutsatt. Som en følge av dette ble det nødvendig å pele for de midlertidige bruene oppe på jernbanefyllinga.

Etter innhenting av pristilbud på pelearbeidet, ble det besluttet å foreta pelingen i egenregi og leie inn en erfaren pelebas fra et entreprenørfirma.

Pelingen ble utført om natten og foregikk i 4 uker. Pelearbeidet bød på stadige overraskelser, men med god innsatsvilje og «gå på humør» ble alle vanskeligheter overvunet. Like før jul var begge interimsbruene på plass og utgravingen av jernbanefyllinga for de nye landkarene i gang.

Etter jul ble arbeidsstyrken øket med Arne Granstøl og Finn Malmquist.

Omfattende avstivning av gravegro-pene for landkarene med stålspunt og stålrammer ble foretatt. Etter krav fra NSB fulgte en geotekniker opp utgravingen.

1. mars var begge de nye landkarene med vingemurer støpt. Ved landkar vest er det så trangt om plassen at framlabben på det nye landkaret må støpes etter at nåværende bru er revet.

Stillaset for bygging av overbygningen reises på sydsiden av brustedet. Støpingen av overbygningen vil skje i mai måned. Innskyvningen er planlagt foretatt i juni. For å berøre færrest mulig tog, vil innskyvningen bli satt i gang natt til søndag.

Før selve innskyvningen kan foretas, må eksisterende bru og de 2 midlerti-

dige bruene fjernes. Videre må toppen av søylene og landkarene for eksisterende bru rives.

Med så mange operasjoner vil det bli en hektisk og spennende helg hvor det gjelder å være best mulig forberedt. Omkjøring av passasjerer med Vestfoldbanen vil bli foretatt med busser til linjen igjen er klar for togtrafikk. Tiden fram til ferien blir brukt til fjerning av resterende deler av den gamle brua, støping av framlabb på landkar vest og kompletteringsarbeider.

Et historisk tilbakeblikk

Utvikling av regnskapssystemet i vegvesenet

av *Martin Nordkvelle* .

Vi brakte i forrige nummer første delen av denne artikkelen om utviklingen av regnskapssystemet i vegvesenet. Her følger andre og siste del.

Det meste av arbeidet på anlegg og i vedlikeholdet ble gjort med rå muskelkraft og med enkle hjelpemidler, som vagger på skinner for nærtransport og masseflytting, handboring med bor og feisel, lasting av grus for hånd, pukk og fyllmasse på biler også videre.

De maskinene de hadde å hjelpe seg med den gangen var først og fremst lastebilen. Den kom tidlig inn i vegvesenets eie og tjeneste. Allerede først i 1920-årene fikk Vestfold de første bilene så vidt jeg vet, og dette ble fulgt opp i 30-årene. Videre hadde de Drawn veghøvlere og vegvalser i forskjellige utførelser. Fordson traktoren med jernhjul var heller ikke ukjent, men lite brukt.

Brøytepløgene, bilpløgene ble utviklet i 20-årene, men vanlig brøyting med bil og plog kom først i 30-årene.

De første brøytekontraktørene i landet var rutebileierne. Bussene skulle fram likevel og hva var mer naturlig enn å sette ploget foran bussen.

Dette var stort sett det maskinelle utstyr vegarbeiderne og vegvesenet hadde å trøste seg til frem til årene etter 1947–48.

Krig fører også noe – om enn lite i forhold – godt med seg.

Den maskintekniske utviklingen hadde gått frem med stormskritt under krigen og denne utviklingen fortsatte også etter freden, da med fredelige hensikter for å få gjenoppbygget alt som ble ødelagt og forsømt under kri-

gen. Maskiner i form av bulldozere, gravemaskiner, kompressorer og gradere – store veghøvler begynte å komme til landet og til vegvesenet.

Dette skapte en helt ny arbeidssituasjon for vegvesenet og krevde nye funksjoner inn i organisasjonsplanen som hadde vært relativt stabil i mange år.

Ført kom maskinavdelingen – som en naturlig følge av den kraftige omleggingen fra manuell til maskinell drift i løpet av få år. Det var behov for maskinteknisk «viten og kunnen». Likeså var det behov for en samordning og fordeling av maskinene for best mulig utnyttelse samt for en gjennomgående kostnadsoppfølging og skikkelig vedlikehold av den etter hvert kostbare bil- og maskinparken.

Senere økte kravene til bedre planer og planlegging, og planavdelingen så dagens lys i Vestfold med Gjørv som første plansjef. Senere, i 1962–63 tror jeg det var, fikk vi funksjonsavdelingen gjennomført. Det vil si at vi da fikk en anleggsavdeling for hele fylket med Rognan som første anleggssjef og en vedlikeholdsavdeling med Heldahl som sjef. I denne perioden fikk vi også opprettet administrasjonsavdelingen med Blomdal som kontorsjef.

Slik var vegadministrasjonen organisert fram til midten av 70-tallet. Da fikk vi inn et nytt ledd, driftssjefen som en samlende leder for de tre driftsavdelingene, vedlikehold, anlegg og maskiner og som stedfortreder for vegsjefen.

Under marsjen fremover har driften også nødvendiggjort andre spesialfunksjoner, som grunnseksjonen, skiltseksjonen og asfalt- og laboratorieseksjonen, underlagt henholdsvis plan- og vedlikeholdsavdelingen.

Hvilken rolle spiller så regnskapet i

denne drifts- og utviklingsorganisasjonens utviklingen?

I likhet med så mye annet har også kravene økt i regnskapssammenheng. Regnskapssystemet i vegvesenet før – og de første årene etter krigen – var vel mer et summarisk tallregnskap med hovedtyngden lagt på registrering av kostnadene i forhold til bevilgningene. Riktignok hadde vi kontobøker for vedlikeholdet og de enkelte anlegg eller anleggsparseller. I disse ble kostnadene fordelt på ulike kostnadsarter som vintervedlikehold, underbygging, vegdekker m.v., og i tillegg ble lønninger o.s.v., registrert, en meget grov fordeling som ga små muligheter for ledelsen som redskap eller middel i arbeidsstyringsprosessen.

Regnskapene ble levert halvår og år og ga i mellomtiden svært få, om i det hele tatt noen opplysninger tilbake til driften. Bare pengeforbruket på de enkelte bevilgningspostene ble det til en hver tid holdt en klar oversikt over.

Omleggingen til mer og mer maskinell drift i femtiårene økte stadig kravene til et bedre regnskapssystem med en bedre kostnadsfordeling og bedre oversikt. Innføringen av regnskapsordningen for egenmaskindriften i 1952 var det første skrittet, og det nye regnskapsopplegget for vedlikehold og anlegg i slutten av 50-årene ga ytterligere bedre muligheter til å følge med.

Men alt var manuelle regnskap og det viste seg at tall og data i alt for stor grad var blitt historie når de endelig forelå.

Innføringen av elektronisk databehandling av vegvesenets regnskaper, lønninger og egenmaskinavregninger, var i første rekke et ledd i å korte ned på denne tiden, foruten alle de andre fordelene det medførte.

Jeg vil ikke her gå nærmere inn på EDB generelt, men bare få påpeke og

minne om at det som datautstyret kan gjøre er først og fremst å regne, ta i mot og lagre tall og opplysninger vi mater inn i systemet, fordele alle innførte data på kostnadssteder eller etter andre koder som måtte være bestemt ved programmeringen. Så etter kjøring eller behandling i systemet får vi det hele ut igjen i form av lister eller liknende, etter programmene som er lagt inn etter ønsker vi har hatt, – med andre ord forutsatt på forhånd.

Det jeg ønsker å si med dette, er at vi ikke får noen ting *bedre* ut av systemet enn det vi mater inn. Med andre ord – vi må være nøye med å kritisere overfor tall og data vi mater EDB systemet med. De såkalte *primærdeltaker* i form av arbeidsrapporter, maskinrapporter både for egne og leide maskiner, bør etter min oppfatning vies langt større oppmerksomhet enn hva det gjøres i dag. Alle koder, så som kostnadssted, prosesskoder, maskiner o.s.v. må være påført, og *riktige*, om vi skal oppnå riktige og pålitelige resultater.

Regnskapet har altså ved hjelp av EDB utviklet seg fra å være et enkelt bevilgningsregnskap for styring av utgiftene i forhold til bevilgningene, til å bli et nyttig redskap i styringen av den daglige driften med muligheter for oppfølging av kostnadene ved den enkelte arbeidsprosesser og muligheter for en langt sikrere og bedre kostnadsplanlegging og budsjettering.

Ut fra det jeg tidligere har sagt her, har EDB-systemet vi nå arbeider med vært i bruk i vegvesenet i ca. 15 år – dog med enkelte korrigeringer underveis. Utviklingen av systemer for data-behandling har som kjent ikke stått stille.

Systemet vi har i dag gir oss lister og opplysninger 2–3 uker etter utgang av siste måned, siste kvartal o.s.v. I bankene kan vi få vår kontoutskrift på

ett minutt eller to. Vi ønsker å kunne gå inn i EDB-systemet når vi måtte ønske og trenge data for vårt arbeide i den daglige driften.

Vi vet at det er mulig – det har det vært lenge – men her som ellers, er det penger det står på.

Personalnytt

60 ÅR

Martine Opsahl, 12. juni

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

PENSJONISTER

Kristoffer Dannevig

Odd Fallet

Olav Gulliksen

Sykle til jobben?

Hvorfor ikke?

Sykling
kan bli
en
hjertesak!



Stadig nye gang- og sykkelvegprosjekter skaper trygger veger i Vestfold



Vi har nå snart 100 km gang- og sykkelveger i Vestfold. Sikkerhets- og miljøprosjekter prioriteres høyt, i år brukes ca. 30% av de samlede anleggsmidlene til slike tiltak. Trafikkulykkene med personskaide på Vestfoldvegene har siden 1977 gått ned med hele 33%.