



Vestfolder'n

Nr. 5 – 1983





Vestfolder'n

Bedriftsavis for
Statens Vegvesen
i Vestfold

Nr. 5 – Oktober 1983
10. 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:

Landets lengste gang- og sykkelveg er åpnet . . .	4
Er vi effektive nok?	5
Nytt lager på vegsentralen	6
Ny basisstasjon på Verningen	7
Hobbyer i vegvesenet	8
Blomster til vegkontoret for rask busslomme- bygging på Hvasser	9
Nytt fra VEGA	9
Ny E-18 i midt fylket	10
Skrapjern eller museumsgjenstand?	11
Maskindager på Ås vegsentral	12
Familieorientering	13
Vegstasjonene har overtatt gravesakene	13
Mini busslommer	14
Statsarkivet på vegkontor-besøk	14
Stubbebrytervinsj i gamle Vrengen bru	15

Forsidebildet:

Eivald Skau er i gang med å stikke den nye E-18 traseen nord for Sem. Les mer om E-18 planene i midt fylket på side 10.

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

Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.

Vegsjefen om 1984-budsjettet



1984 budsjettet er nå lagt fram for Stortinget. For Vestfold er bevilgningene til riksveganleggene skåret drastisk ned. Nedskjæringen tilsvarer ca. 1/4 av årets bevilgning eller vel 20 mill. kr. For det beløpet kunne vi ha bygd ca. 2 km ny E-18 eller ca. 20 km gang- og sykkelveger. Som arbeidsinnsats representerer det ca. 40 årsverk, og for maskindriften en redusert aktivitet til en kostnad av ca. 10 mill. kr.

Årets bevilgning til riksveganlegg er på 82,7 mill. 83-kroner eller 88,1 mill. 84-kroner. For neste år har regjeringen foreslått bevilget 67,3 mill. 84-kroner. Av forskjellige årsaker er enkelte anlegg noe forsinket. Vi må derfor overføre noe av anleggsmidlene til neste år. Det har den fordel at vi kan holde en jevnere aktivitet og ta nedtrappingen gradvis. Ansettelsesstoppen som vi nå har hatt siden 1978 er likevel av største betydning for å unngå problemer med sysselsettingen.

Når vi i likhet med andre fylker ikke tidligere har fått en større nedskjæring, skyldes det alles interesse for å få løst E-18's og Holmestrand's hovedproblem så raskt som mulig. Vi står nå foran oppstartingen av et nytt stort og viktig anlegg på E-18. Strekningen Klinestad-Fyllpås, i alt ca. 20 km til en samlet kostnad av 240 mill. kr., skal bl.a. løse problemer i Semsbyen innen 1990.

Problemene i Semsbyen er ikke særlig forskjellige fra de problemer vi hadde i Holmestrand. Det var derfor å håpe at anleggsbevilgningene til Vestfold igjen kan øke. Med de rammer vi har fått for årene fremover, 60 mill. kr. pr. år, er utsiktene små. Hele strekningen Klinestad-Fyllpås vil etter dette først stå ferdig i 1993. Når vi kan få en ny E-18 i nordfylket og i Hedrum er uvisst. Vi regner nå med en 2 % årlig trafikkøkning på E-18. Med de problemene vi allerede har, vil trafikkavviklingen fremover virkelig bli vanskelig.

For å kunne drive noenlunde rasjonell anleggsdrift på ny E-18, må vi trekke midler fra andre prosjekter. Dette gjelder dessverre også gang- og sykkelvegprosjektene. Får vi ikke større bevilgninger vil rammene for denne type prosjekter måtte skjæres ned med vel en tredjedel fra dagens nivå til 14-15 mill. kr. pr. år fra 1986.

For andre poster i budsjettet får vi først de endelige bevilgningsrammene ut på nyåret. For vedlikeholdet er det imidlertid forutsatt samme nivå i år. Slik forholdene er, må vi si oss fornøyd med bevilgningene til riksvegvedlikeholdet.

I budsjettproposisjonen er det også ført opp 14,7 mill. kr. som tilskudd til fylkets vegutgifter. Det er et lovfestet beløp som tilsvarer ca. en sjettedel av statens vegutgifter.

Til gjengjeld vil fylket i 1984 måtte betale 15,3 mill. kr. som tilskudd til riksveganleggene. Beløpet er i vegloven fastsatt til 18 % av anleggsbevilgningene.

Denne vekslingen av penger mellom staten og fylket gir oss således hverken mer eller mindre til fylkesvegene. Her må staten og fylket finne andre måter å øke bevilgningene på før det blir for dyrt å ta igjen det forsømte.

På tross av nedskjæringene er likevel arbeidsplassene i etaten sikret, men våre muligheter for å skape nye arbeidsplasser er små. Mulighetene for nyrekruttering til etaten er også små. Den utfordring som ligger i å utnytte ressursene best mulig er så vist ikke blitt mindre.

Johan Lepperød

Vestfolder'n i nytt format

Endelig har det skjedd noe med Vestfolder'n vil vel noen si. Andre reagerer kanskje ikke på at vi nå har forandret både utseende og format. I alle fall er det bare å slå fast at Vestfolder'n i og med dette nummeret har forandret seg.

Vi har nå holdt på i vel 9 år. Det første eksemplaret av vegvesenets bedriftsavis i Vestfold forelå i oktober 1974. Vi syns at vi ved inngangen til det tiende arbeidsåret bør markere dette ved å gjøre noen forandringer. Vi håper at forandringene vil være til det bedre.

Vi var ikke av de første fylkene som startet med bedriftsavis i vegvesenet. Vår vegsjef den gangen, Leif Moy, sa det på denne måten. «Vi har her nede i grevskapene ikke kunnet unnlate å observere at det ene vegkontor etter det andre har satt i gang utgivelse av bedriftsavis. Som de

nøkterne og vinnskipelige mennesker vi vestfoldinger er, har vi nøyet oss med å sende ut til alle medarbeidere fyldige referater fra Samarbeidsutvalgets møter, bilagt viktige meldinger av matnyttig karakter. Dessuten har vi på årlige informasjonsmøter gjort rede for vegpolitikk og -planer».

Vi har vel nok en gang observert at noe har skjedd i mange av de andre fylkene. Den ene av vegvesenets bedriftsaviser etter den andre har i de siste par årene

kommet i nytt format. Når sant skal sies, må vi nok innrømme at vårt gamle format, A5 på fagspråket, ikke gir de store muligheter for å gjøre avisa god nok. Vi gjør i alle fall et forsøk nå, og så får framtiden vise hva vi ender opp med.

Vi i redaksjonen tar i alle fall i mot synspunkter og meninger om den nye avisa – både på god og ondt. Skriv til oss eller ring å si din mening.

Jan Haugerød

Landets lengste sammenhengende gang- og sykkelveg er åpnet

Reportasje: Jan Haugerød

Vel møtt til en vegåpning noe utenom det vanlige sto det i annonsen i lokalavisene mandag 26. september. Det var vegvesenet som annonserte at landets lengste sammenhengende gang- og sykkelveg blir offisielt åpnet onsdag 28. september. Interesserte syklister ble innbudt til å delta i sykkelkortesjen som startet i Horten forut for den offisielle åpningen.

Strekningen mellom Horten og Tønsberg er vel 18 km lang og med forbindelser videre til Eik og gang- og sykkelvegnettet mellom Tønsberg og Sem via Kjelle ungdomsskole blir det sammenhengende gang- og sykkelvegnettet i sentrale deler av Vestfold til sammen 30 km. Hvis vi strekker oss til å ta med at det gjennom regulerte bolig-gater i Træleborg-området i Tønsberg er skiltet rute for fotgjengere og syklister fram til gang- og sykkelvegnettet i Slagen, vil vi kunne plusse på noen kilometer til.

Åpningen av gang- og sykkelvegen Horten-Tønsberg markerte også at Vestfold passerer 100 km gang- og sykkelveger. Når vi tar med at vi også har bygd 34 fotgjengerunderganger og 9 bruer for



Det var fylkesordfører Sverre Nordby som foretok den offisielle åpningen. Her flankert av vegsjef Lepperød og ordfører Carlsen fra Tønsberg.

fotgjengere og syklister, har vi fått med det aller meste. Fra 1968 har dette kostet

oss til sammen ca. 100 mill. i løpende kroner.

Dette ga oss selvfølgelig en mulighet til å markere åpningen av Horten-Tønsberg strekningen på en spesiell måte. Vi innbød både ordførere og rådmenn i de berørte kommunene til å sykle strekningen Horten-Tønsberg forut for åpningen. Innbydelsen ble sporty mottatt og det var en passlig stor kortesje som dro ut fra Horten torg med Reidar Jørgensen på planavdelingen som kortesjeleder.

Den offisielle åpningen ble foretatt av fylkesordfører Sverre Nordby som i sin åpningstale presiserte at trafikksikkerhetsarbeidet har stått sentralt for fylkets politikere i mange år. Han ga videre uttrykk for at de forskjellige trafikantgruppene må skilles også i framtidige trafikkregler slik at bilvegen blir for bilistene og gang- og sykkelvegene for de gående og syklende. Avslutningsvis ga han uttrykk for at Vestfold som er landets minste fylke kan være stolte over at de har landets lengste gang- og sykkelveg.

Etter den offisielle åpningen ble det servert lapsskaus, kaffe, mineralvann og kringle i messeområdet. Samtlige som hadde møtt fram fikk servering. At dette



Åpningen av landets lengste gang- og sykkelveg ble markert med en sykkelkortesje. Her syklet både ordførere, rådmenn, en del representanter for vegvesenet og andre interesserte.

Er vi effektive nok?

av *Andreas O. Setsaa*

I 1982 ble det skrevet og sagt mye om produktivitet og effektivitet, selvfølgelig også i vegvesenet.

Å være effektiv vil si at vi gjør det som er viktigst og lar det mindre viktige vente. De fleste av oss som er ansatt i vegvesenet ønsker at etaten skal være og også bli oppfattet å være effektiv. Vi har alle et ansvar for å påvirke effektiviteten. Dette gjør vi ved å velge de viktigste oppgavene når vi har et valg, men også ved å

planlegge arbeidsdagen og dagene/ukene framover slik at flest mulig av de arbeidene vi må utføre på grunn av manglende omtanke faller ut.

Jeg skal nedenfor beskrive nærmere en utvikling som på noen felter forteller oss at vi ikke har vært flinke nok de senere år, nærmere bestemt i perioden 1979 til 1982.

Utgangspunktet er her våre små biler, hovedakelig 514/15-gruppen i Vestfold.

I tabellen nedenfor er vist noen utviklingstrekk for denne gruppen.

År	Antall biler	Antall km totalt utkjørt	Antall km pr. bil pr. år
1979	40	812.000	20.300
1980	48	914.784	19.058
1981	52	1.000.532	19.241
1982	60	1.021.200	17.020

Tabellen forteller oss at vi i løpet av disse fire årene har øket bilparken med 50 %. Det forteller oss også at vi i 1982 kjørte 25% mer enn vi gjorde i 1979. Videre kan vi lese at i 1979 kjørte denne bilflåten nesten tre ganger over vegnettet hver eneste arbeidsdag og i 1982 hadde vi altså øket dette til nesten fire.

Ser vi videre på utnyttelsen av bilparken, så blir denne dårligere. I 1979 kjørte hver bil 20.300 km i gjennomsnitt, mens i 1982 var den årlige kjørelengde 17.020 km pr. bil, eller en reduksjon i utnyttelsen på 16 %.

I neste tabell ser vi nærmere på forholdet mellom disse bilene og vegvesenets faste arbeidsstokk i driften.

År	Antall ansatte i drift	Antall kjørte km pr. ansatt pr. år
1979	224	3625
1980	216	4235
1981	228	4388
1982	213	4794

Denne tabellen sier oss at hver ansatt kjører mer og mer i vegvesenets små biler, en økning i perioden på 32 %.

Hva forteller så denne lille gjennomgangen oss?

Jo, den sier at vi har bundet stadig mer av pengene våre i en bilpark som er blitt dårligere og dårligere utnyttet. Videre leser vi at vi har fått en stadig dårligere utnyttelse av arbeidskraften fordi den er bundet opp i å kjøre bil.

Sammenligner vi oss med tilsvarende tall for alle fylker samlet, kommer vi ugunstig ut. På landsbasis kjører vegvesenets småbilpark over riks- og fylkesvegnettet 1,5 ganger pr. arbeidsdag. Utnyttelsen av bilparken er imidlertid noe bedre hos oss, ved at hver bil i 1982 kjørte 17.000 km i gjennomsnitt mot landsgjennomsnittets 15.000 km.

Derimot er landsgjennomsnittet 2760 km pr. ansatt pr. år, mot nærmere 4.800 km utkjørte km pr. ansatt i driften i Vestfold i 1982.

Det er derfor min påstand at reduksjon i transportarbeidet til våre små biler vil bety en vesentlig effektiviseringsgevinst. Dette kan vi påvirke gjennom riktig dimensjonering av bilparken, men også gjennom bedre planlegging av de transportoppdrag bilene går i.

Vi skal følge opp disse tabellene for å se om vi lykkes i dette.



Etter at den offisielle delen var ferdig ble det servert lapskaus, kaffe og kringle som hadde møtt fram.

var et populært og utradisjonelt tiltak skal være sikkert. Flere av de fremmøtte reagerte omtrent slik: «Skal vi og få?» eller «Jøss, er det gratis».

Serveringen ble besøgt av 4 av vegkontorets damer som iført orange kjedresser hadde full kontroll på denne delen av arrangementet.

Etter bespisningen overrakte vegsjef Lepperød en sykkel til skoledirektøren. Sykkelen skal brukes som premie i forbindelse med trafikksikkerhetskonkurranse i skolen neste år.

Biltilsynet var også til stede ved Lars Øygard, Thorleif Holm Olsen og Erik Duvholt. Sammen med elever fra Granly og Byskogen skole gjennomførte de en demonstrasjon i sykkelbruk.

I det fine høstværet var messeområdet i Tønsberg en fin ramme omkring et vellykket åpningsarrangement. Vi kan trygt slå fast at gang- og sykkelvegen mellom Horten og Tønsberg fikk en verdig åpning.

Nytt lager på vegsentralen

av Jan Haugerød



Det er ofte travelt ved skranken. Her blir Kai Eddy Vike og Kåre Holtung ekspedert av Johnny Krokeborg og Nils W. Berg.

Vegsentralens nye lager har vært i funksjon i en tid nå, men har tidligere ikke vært omtalt i Vestfolder'n. Det nye lageret ligger der hvor det gamle plateverkstedet var. Ombyggingen har vært total og det nye lageret er blitt et moderne og funksjonelt lager.

Lageret på Ås er et sentrallager for vegvesenet i Vestfold. Det skal dekke vegvesenets behov i fylket, og være et reservedelslager for de 5–600 maskineneheter som vegsentralen disponerer fra driller og borhammere til store høvler og lastebiler. Lagerformann Nils W. Berg presiserer at det er umulig å ligge inne med et komplett reservedelslager. Dette vil også være totalt uforsvarlig økonomisk sett. Lageret sitter inne med de delene som det av erfaring går mest av. Ellers kan alle deler skaffes på forholdsvis kort varsel.

Berg forteller videre at lageret er bygd opp på forretningsmessige prinsipper og målet er å få lageret til å gå med overskudd. Det betinger at varene ikke blir liggende lagret, men at det er en jevn

sirkulasjon av varer ut til anlegg og vedlikehold. Normalt ligger prisene på varene godt under det som er ordinære butikkpriser. Avanseprosenten ligger så lavt som 10 % og det er langt under det som forretnigene baserer seg på.

Det er umulig her å gi fullstendig oversikt over lagervarene, men en grov oppramsing tar vi gjerne med: Vernetøy og utstyr, førstehjelpsutstyr, rengjøringsartikler, elektriske artikler som lyspærer m.v., maling og merkemaling, smøreartikler og kjemikalier, skruer og spiker, bilrekvisita, håndverktøy, bor av forskjellige slag m.v. Berg vil framheve spesielt at lageret nå også fører kontorrekvisita. Det er lettere å hente dette på Ås enn på vegkontoret hvor det ofte er svært vanskelig å parkere.

Ved siden av de varene lageret har, tar også lageret i mot bestillingsoppdrag. Lageret kan skaffe nesten alt mulig av varer.

Lagerets store hjertesukk er at de som henter varer ofte ikke vet kostnadssted og prosess. Normalt skal arbeidslederen skrive ut rekvisisjon hvor både kostnads-

sted og prosess er ført på. Denne skal vedkommende som henter varene ha med seg. Hvis dette ikke er gjort, må vedkommende får beskjed på forhånd hvilke kostnadssted og prosess varene skal føres på. Det skal alltid leveres ferdig utskrevet rekvisisjon ved henting av personlig utstyr (klær, verneutstyr etc.).

Lageret vil også komme med en sterk oppfordring om å bruke lageret i større grad enn det som hittil har vært gjort. At lageret går med underskudd, slår tilbake på driftsavdelingene som må være med på å dekke dette underskuddet uansett. Vi må nemlig ha et lager, og her registreres kostnadene til lagerhold. Det gjøres ikke andre steder, selv om det lagres varer.

Det nye lageret er blitt en bra arbeidsplass. De som arbeider der har vært med under planleggingen og fått utformet arbeidsplassen etter eget ønske.

Inngangen til lageret kan kanskje være noe vanskelig å finne for ukjente, da kundene må gå gjennom det nye plateverkstedet for å komme inn i den nye ekspedisjonsgangen. Dette er gjort for å unngå at sveisereparatorene i plateverkstedet og mekanikerne i verkstedet skal være nødt til å gå ut for å komme til det nye lageret. Dessuten har vi, kan Berg fortelle, oppnådd å få et skikkelig varemottakingsrom mot gårdsplassen.

Ved siden av Nils W. Berg er nå Johnny Krokeborg på lageret. Lagerfunksjonen omfatter også kaldt lageret i den gamle hallen lenger inne på området. Her er det



Alt av lagervarer er registrert i et enkelt og oversiktlig kartotek.



Kaldt lageret er også en del av vegvesenets lager. Dette betjenes av Gunnar Eriksen og Jon Jelstad.

Gunnar Eriksen og Jon Jelstad som betjener kundene.

Lageret har også underavdelinger på Vervingen og Sande vegstasjon. Her er lagerkapasiteten begrenset, men disse lagrene har også en del varer slik at de som arbeider langt fra Ås kan spare reiseutgifter ved å hente varene på disse stedene. I Sande betjenes lageret av Asbjørn Hansen, og lageret på Vervingen betjenes av Tore Svendsen.

Lagerepersonalet vil nytte anledningen til å ønske alle velkommen til god handel på vegvesenets eget lager.

Ny basisstasjon på Vervingen

av Per Härter

I løpet av høsten vil det på Vervingen bli montert en ny basisstasjon som primært skal gi bedre dekning i distrikt 3. Imidlertid regner jeg med at denne stasjonen også vil gi bedre dekning for deler av både distrikt 1 og 2. For distrikt 1's del vil det trolig bli vesentlig bedre i deler av Lågendalen, mens distrikt 2 vil merke bedring først og fremst på Tjøme og Nøtterøy.

Jeg er som det framgår litt varsom med å uttale med sikkerhet om hvordan og i hvor stor grad bedringene vil merkes av de andre brukerne. Dette skyldes at vi ikke har utført dekningsprøver annet enn for distrikt 3 fordi bedring av radiodekningen her er det primære.

Det vil om kort tid bli reist en 18 meter høy antennemast for enden av kontorbygget, med basisstasjonen plassert i kjelleren. Stasjonen skal operere på kanal 19 og blir betjent fra Ratel PCIII betjeningsenhet som gir mulighet for manuelt telefonoverdrag på dagtid. Det vil med andre ord si at du i arbeidstiden kan anrope Vervingen på kanal 19 og bli koplet over til telenettet. Jeg vil imidlertid minne om at du må vite nummeret du ønsker slik at betjeningen slipper å lete i telefonkatalogen, og vi slipper unødig

blokkering av stasjonen. Basisstasjonen kan også nyttes til gjennomsnakk, bil til bil, under forutsetning av at din egen og den stasjon du roper på er krystallisert for kanal 19. Dette gjelder bare 502 A mobilstasjonene, de med trommelhjul for å sette opp anropsnummeret, da de såkalt nye GO2SV.U. stasjonene er klargjort for alle kanaler vegvesenet disponerer.

I første omgang vil alle mobilstasjoner som hører under vedlikeholdsdistrikt 3 samt oppsynet i anlegg og biler under skiltavdeling-, rekkverks- og grunnboringsgjengen bli krystallisert. Det vil fortløpende bli vurdert og eventuelt utført krystallisering av andre stasjoner etter som behovene melder seg.

Den nye basisstasjonen vil som sagt bli operativ på kanal 19 med anropsnummer 55721. Dette betyr at Vervingen i tillegg til den nye kanalen fortsatt er operativ på kanal 13 med anropsnummer 55713.

Nok om dette, men et lite hjertesukk til slutt. Husk på at du ikke belaster hovedkanalene unødige, det er mange som venter på ledig kanal. Derfor, vær kortfattet og prøv først om du kan oppnå kontakt på lokalkanal. Om vi får til dette vil det være mindre ventetid på hovedkanalene.

- Hvordan er denne detektiv Eriksen?
- Vel, en gang robbet en innbruddstyy en safe og hadde på seg kalveskinns-hansker. Eriksen tok fingeravtrykkene og fire dager senere arresterte han en ku i Molde!

Aksjon publikum er i gang



På initiativ fra Vegdirektoratet har nå vegkontorene i fylkene utarbeidet hand-

lingsplaner for å gjøre vegetaten mer publikumsvennlig. Dette blir i tiden framover en sak som kommer til å angå oss alle uansett hvor i vegvesenet vi arbeider.

Etter planen skal aksjonen foregå fram til utgangen av 1985. Et av våre hovedmål her i Vestfold er at vi i løpet av dette tidspunkt eller så raskt som mulig skal ha innarbeidet publikumsrettede tiltak i det daglige arbeidet - som en naturlig del av vårt arbeid.

Hvordan vi skal greie det, har vi ikke tatt stilling til ennå, men i løpet av den nærmeste framtiden vil vi forsøke å kartlegge dagens situasjon. Det er en nødvendighet å finne ut hvordan vårt forhold til publikum er i dag før vi kan gå videre i arbeidet med å foreslå hvilke tiltak som må gjennomføres.

Vi vil i senere nummer av Vestfolder'n følge opp denne saken og forsøke å gi et bilde av hvordan flere av våre ansatte ser på vårt forhold til publikum.

INGEN BLIR FOR VOKSNE
- TIL Å BRUKE . . .

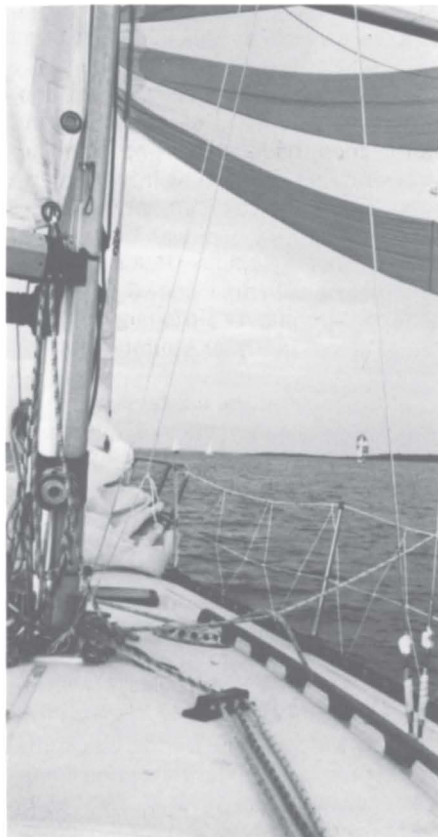


Refleks . . . !!

Hobbyer i vegvesenet

Biltilsynet med eget seilteam!

Tekst/foto: Per Härter



I god tid før starten på årets siste onsdagsseilas, en treningsseilas som seiles hver onsdag hele sommeren, befant vi oss på Fjærholmen rigget med varm genser, regntøy og gummistøvler. Vel ombord, ca. 1 time før start la vi ut fra brygga og krysset fram og tilbake utenfor startområdet. Med en kopp kaffe i hånden og en kjeksbit attåt, tok «skipperen» et overblikk på regattakartet og diskuterte taktikken med mannskapet. Værgudene bød på skiftende bris fra sydvest og svakt regn, ikke det beste seileværet, men pytt, pytt.

Klokken 5 min. over 18 skulle starten gå. Vi lå godt an opp mot startlinjen, men fikk sekundene før start, idet vi skulle tørne opp mot linja helt vindstille og slappe seil. Mens strømmen nærmest gjorde som den ville med båten, drev vi ubønnhørlig sideveis opp på merket da starten gikk. De andre båtene som lå litt lengre inne fikk nytte av en svak lufting som sendte dem forbi oss og ut i bedre vind. Etter dette værgudenes lunefulle innslag og etter at alle de andre hadde passert oss unnet skjebnen oss et lite vindblaff som vi straks utnyttet og tok opp jakten.

Nå har vi seilet sammen i to år, bemerket Øygard, og noe liknende har



Seilsport kan også være surt og regnfullt, men spennende er det.

ikke hendt oss før. Med spinnakeren opp viste båten seg som en kjapp seiler. Allerede på første strekket var de to første innhentet, og humøret steg raskt ombord.

På andre strekket fikk vi en klar demonstrasjon på at seiling ikke bare består i å få båten til å seile fortest mulig, men også riktigst mulig i forhold til konkurrenter, vær og strømforhold. For å få maksimalt utbytte av seilassen er det viktig at en har kunnskaper om vind- og strømforhold og ikke minst at du kan regelverket, dette med vikeplikter o.l., sier

Seiling som hobby er jo en typisk sommerhobby vil de fleste si. Ikke desto mindre er det en hobby som for de mer aktive enn «penværssøndagsseilerne» bedrives fra tidlig på våren til sent på høsten. I våre rekker har vi så langt vi vet i redaksjonen bare ett team som driver det en god del lenger enn søndagsseiling.

For en tid tilbak fikk vi i redaksjonen tips om at biltilsynet stilte med et lag som bedrev seiling som forlystelser og idrett. Det vil si hobby.

Vi gjorde en henvendelse til «reder og skipper» Lars Øygard som prompte inviterte oss med på en onsdagsseilas fra Fjærholmen i Nøtterøyskjærgården. Biltilsynets «racingteam» består foruten av reder og skipper, av Thorleif Holm-Olsen og Erik Duvholt, forsterket med Kåre Kristiansen fra Televerket.

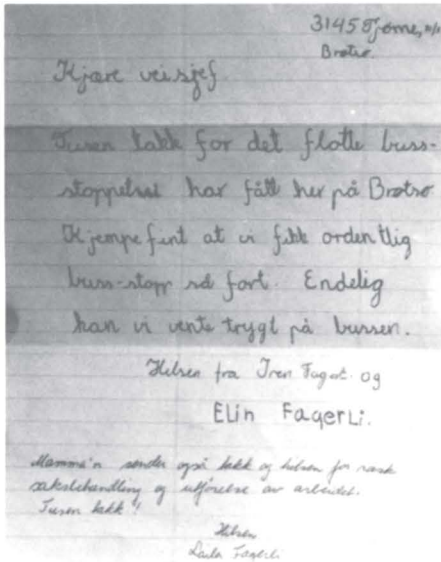
Båten de seiler, en Mamba 31 tur og havseiler, har en maksimal seilføring på over 100 m². Bare spinnakeren alene måler 69 m² eller med andre ord så stort som en liten enebolig.



Skipper Lars passer kursen mens Erik passer storeseilet.

Blomster til vegkontoret for rask busslommebygging på Hvasser

av Jan Haugerød



Etter at arbeidet ble utført fikk vegkontoret et hyggelig brev fra jentene på Brøtse.

Øygaard, støttet av mannskapets samtykkende nikking, da vi rundet like før baugen på den fjerde innseilte båten.

De to siste strekkene inn mot mål gikk greit, om enn med temmelig skiftende vind. Men så like før målpassering steg spenningen merbart igjen. Vi hadde seilt inn den femte båten og lå helt oppe under rekken på den sjette men klarte ikke å få båten høyt nok opp i vinden så vi kunne passere. Det er dette som er gøy, bemerket Duvholt.

Vel inne etter seilassen, med båten ryddet og fortoyet, satt vi nede i kahytta med en kaffekopp og pratet seiling i avslappet ro etter spenningen. Hele mannskapet er enige i at seiling er en fin og allsidig hobby. Seiling er topp hobby, her får du alt. Du må jobbe og slappe av på fine strekk. Du får spenningen under seilassen og roen etterpå, du får være ute i både godt og dårlig vær, sier Øygaard og fortsetter. Vi har seilt sammen i to år nå. Vi seiler stort sett lokale regattaer, men har også vært med på Færder'n to ganger.

Før vi går i land slenger jeg ut et siste spørsmål. Er seiling virkelig så artig og engasjerende som dere sier? På dette fikk jeg ingen svar, bare undrende blikk. – Er'n helt corny han derre skribenten tro! Takk for turen og god seilas.

I midten av august fikk vegkontoret brev fra ei skolejente på Brøtse, Iren Fagerli som er 10 år gammel. Ved det buss-stoppet hun og søsteren hennes står og venter på skolebussen er det ikke noen busslomme. De må stå på den smale fylkesvegen og rett utenfor vegkanten er det groft.

Det var Per Korsnes på vedlikeholdsavdelingen som fikk brevet. Han så nærmere på saken, og besvarte brevet bare noen dager senere. I brevet lovte han å se nærmere på dette buss-stoppet. Det var bare det at Korsnes ikke bare så nærmere på saken, men han jobbet også. I samarbeid med vedlikeholdsområde 2 ble det lagt rør i grofta og fylt ut en mindre busslomme. Til slutt ble det hele asfaltert. Busslomma sto ferdig i løpet av august måned bare noen dager etter at skolen hadde begynt.

Både Iren og søsteren hennes, Elin, ble glade for at vegvesenet jobbet så raskt. Det viste de ved å sende vegkontoret et hyggelig brev og blomster.



Her står Iren og Elin (8 år) på den nye busslomma på Brøtse. Nå kan jentene trygt stå å vente på skolebussen.

NYTT FRA VEGA

Når dette leses er sommereventyret forlenget forbi og det er tid for andre sysler enn å slikke sol m.m.

Dette tar også Vega konsekvensen av og vi vil derfor gi en kort redegjørelse om de aktiviteter vil kan tilby utover høsten.

Gol-turneringen i håndball gikk av stabelen 7.–9. oktober. Der deltok vi som vanlig med både dame- og herrelag. Dessverre nådde ingen av lagene fram til noen finaleplasser, men jentene våre erobret «Fair Play»-pokalen for god oppførsel under kampene. Pokalen er en vandrepokal som må vinnes 3 ganger, så jentene våre må oppføre seg pent på banen også i de neste 2 turneringene.

«Swing-Rock»-kurs starter tirsdag 22. november. Danselystne Vega-medlemmer får igjen sjansen til å boltre seg på vinylen i kantina. Kurset går over 2 kvelder og den andre kvelden blir torsdag 24. november. Begge kvelder starter kurset kl. 19.30. Danselærer blir Bent Geiger Knutsen. Kurset koster kr. 100 pr. person. Vi har allerede så mange påmeldt at det er sikkert at kurset blir gjennomført, men flere har fortsatt anledning til å melde seg på. Ta kontakt med Øystein Ludvigsen på planavdelingen.

Mandagstrimmen for mannfolk starter opp på Presterød ungdomsskole rundt 1. oktober. Tidspunkt: kl. 16.00–17.00 hver mandag. En (tilsynelatende) hard kjerne går igjen år etter år, men de trenger nye deltakere for ikke å gå lei av hverandre! Vi tør dessuten påstå at dette er Vega's beste mosjonstilbud ut fra et rent fysisk synspunkt. Oppslag vil bli hengt opp på sentrale seter når vi starter. – Kontaktmann Reidar Jørgensen.

Dametrimmen har ikke så faste tradisjoner som sine mannlige kolleger. Hvis interessen er tilstrekkelig stor vil det imidlertid, som i fjor, bli trening (hovedsakelig håndball) i A-hallen i messeområdet ved Tønsberg hver tirsdag kl. 16.00–17.00. Hvis du er, fortrinnsvis kvinne, og interessert, kontak Norma Enes eller Wenche Linnom, begge ved vegkontoret.

Skyting i hytt og vær er ikke bra, men skyting på blink i regi av Vega's skytegruppe kan absolutt anbefales. Treffe

Forts. side 11

Ny E-18 i midt fylket

av Per Härter



Eivald Skau i arbeid med kikkerten.

Som kjent for de fleste har diskusjonen om en ny E-18 gjennom midtre Vestfold pågått i mange år. Det har til tider vært nokså høy temperatur i diskusjonene, der forskjellige interessegrupper har gjort seg sterkt gjeldende. Vi skal overhode ikke delta i denne diskusjon, bare registrere at den nå har blitt en del av historien, forsåvidt som prinsippvedtaket om ny trasé er gjort av Stortinget.

For å få med litt mer historie har vi sakset litt fra Stortingsmelding nr. 71, Om framtidig E-18 i midtre Vestfold. Her framgår det at strekningen fra Klinestad til Fyllpås er ca. 20 km lang og at det på denne strekningen nærmere enn 100 m fra vegen ligger i alt 540 boliger. Trafikkbelastningen er gjennomsnittlig 10–12.000 kjøretøy pr. døgn med topper på over 20.000 i sommerhalvåret. Departementet anbefalte Stortinget å velge alternativ III som vil si at vegen bygges om etappevis og på strekningen Klinestad–Tassebekk og Ekely–Fyllpås mens den midtre parsellen bearbeides videre. Dette har Stortinget gitt sin tilslutning til og det er fattet hovedplanvedtak for strekningene, noe som medførte at arbeidene med gjennomføringen ble mer konkrete.

Dette betyr at E-18 gruppa på vegkontoret som består av overing. Steinar Aspen, avd.ing. Eivald Skau og ing. Ole J. Lauvstad har satt spor etter seg, eller rettere sagt stikk i marken. De har etter

ferien foretatt oppmåling og stikking ut fra utsatt senterlinje fra Fyllpås til Sem. Vi var med Eivald Skau og Ole Johan Lauvstad en ettermiddagstime tidlig i høst. De holdt da på like nord for Scandi-Glass eiendommen på Ås og 2–300 meter vest for nåværende E-18. Senterlinjemerker var satt ut helt fram til eiendomsgrensen for Scandi-Glass og vi fikk et inntrykk av hvordan den nye traséen klemmer seg fram mellom Scandi Glass og nyanlegget til Vestfold-Buskerud Slakteri.

Arbeidene på nye E-18 begynner så smått allerede i år. I disse dager er vi i ferd med å flytte brakker og kontorer til Foksrød der brakkeleiren skal bygges og utvides etter som arbeidsstyrken økes utover i 1984. I første omgang er det oppsynsmennene Per Naas og Georg Johnsen som skal i gang med sine folk.

Ved Foksrød skal det bygges en trafikkmaskin. Denne blir påbegynt i år hvis det går greit med grunnavståelsene.

Etter sommeren 1984 håper man at alle grunnervelser skal være klare og at det så skal kunne arbeides for fullt fram mot ferdigstillelse for denne parsellen. Den er beregnet ferdig innen utgangen av 1986.

Først etter dette vil arbeidene med parsellen fra Ekely til Fyllpås bli påbegynt. Det vil si at stikkingsarbeidene som E-18 gruppa holdt på med i sommer på denne strekningen faktisk ligger 2–3 år foran anleggsstart på parsellen. Men slik er nå



Ole Johan Laustad midt i skauen med målelista. Ikke alltid like lett å se?

engang moderne vegbygging, planlegging på lang sikt.

I mellomtiden skal det arbeides videre med hoved- og detaljplan for den midtre parsellen mellom Tassebekk og Ekely. Først ved århundredskiftet engang vil trolig strekningen fra Klinestad til Fyllpås være ferdig.



Ole Johan Laustad, til venstre, Jo E. Sandland og Eivald Skau i ferd med å stikke ut midtlinjen.

Skrapjern eller museumsgjenstand?

av Jan Haugerød



Redningsoperasjonen er vellykket så langt. Fra venstre ser vi Per Olav Hoff, maskinfører Svein Bratthagen, Einar Kristiansen og Odd Eriksen.

For en tid siden kom vegmester Pape over en gammel steinknuser i et grus- og steintak i Kvelde. Dette kunne være interessant i historisk sammenheng fordi vi har ingen av disse gamle steinknuserne fra før her i Vestfold. Til tross for at en del av knuseren var fjernet, høyst sannsynlig av en skraphandler for flere år tilbake, fant vi det riktig å sette i gang en redningsoperasjon.

Tidlig en morgen startet vi opp med gravemaskin og folk. Fra vegvesenets vedlikeholdsområde var Odd Eriksen, Einar Kristiansen og Per Olav Hoff med.

Maskinen tilhørte Kjell Næss og det var Svein Bratthagen som satt ved spakene.

Arbeidet gikk fin og det tok ikke lange tiden å få restene av det gamle knuseverket fram til kjøreveg. Vi fant ikke noe fabrikkasjonsmerke på maskinen, men den har tydeligvis vært av en mobil type med jernhjul. Vi antar at den kan være fra ca. 1930, men har foreløpig svært få opplysninger. En av våre pensjonister, Finn Kristensen som bor i nærheten ble hentet da han hadde jobbet i dette steintaket for en del år siden. Og ganske riktig, han hadde vært med og brukt denne knuseren på slutten av førtitallet. Men



Finn Kristensen, nå en av våre pensjonister, var med å knuse stein med denne knuseren for snart 40 år siden.

dessverre heller ikke han visste hva slags knuser dette hadde vært.

Etter nærmere undersøkelser etterpå trodde vi at det måtte være en Drafn-knuser, men Martin Nordkvelle på maskinavdelingen mener at denne knuseren kan være en Auto-knuser. Det var en knuser av tysk opprinnelse og det har visstnok vært innkjøpt slike knusere til Vestfold i sin tid.

Knuseren står nå på Vervingen og det er ennå for tidlig å si noe om hva vi kommer til å gjøre med den. Om det bare er skrapjern eller en museumsgjenstand vil tiden vise. Hvis noen av våre folk eller pensjonister vet noe mer om den gamle knuseren som sto i Bakkane grustak i Kvelde for en del år siden, vil vi be om at vedkommende tar kontakt med Jan Haugerød på vegkontoret.

NYTT FRA VEGA . . .

Forts. fra side 9

gode venner kan man også, til og med venner av godt kaliber. Men fra spøk til luft- og miniatyrgevær; skytetreningen startet opp rundt 1. oktober i Barkåker samfunnshus, sannsynligvis på torsdager som tidligere. Nærmere beskjed vil bli gitt ved oppslag. Vega holder geværet og ammunisjon. For øvrig vil vi som vanlig delkta i vegvesenets landsomfattende korrespondanseskyting (skyt ikke på postbudet!). – Kontaktmenn: Gunnar Eriksen, Ås vegsentral og Kjell Kval, vegkontoret.

Idrettsmerkeprøvene i organiserte former er nok avsluttet når dette står på trykk, men for eventuelle etternølere som måtte mangle en eller flere øvelser for å oppnå f.eks. statuetten er det fremdeles muligheter. 60 m på ski anbefales imidlertid ikke, så drøy ikke for lenge – ta heller kontakt med Per Vaadal, vegkontoret, snarest.

Og så er det jul i år igjen og med den kommer det uungåelige julebordet. En arrangementskomité er oppnevnt (beordret) og vi har allerede begynt å telle dagene. Mer om dette senere.

Dermed skulle Vega's høstmeny være presentert og vi får håpe den inneholder noe for enhver smak. Hvis ikke er vi selvfølgelig mottakelig for forslag. – God høst!

Maskindager på Ås vegsentral

av Martin Nordkvælle og Jan Haugerød



Maskinavdelingen har gått aktivt ut for å gjøre avdelingen bedre kjent blant vegvesenets ansatte. I løpet av de siste dagene av september og første halvdel av oktober har det vært gjennomført til sammen 6 slike arrangementer. Hensikten med maskindagen har vært å gjøre kjent for de ansatte i vedlikeholds- og anleggsdriften hva maskinsentralen står for i vegvesenet. Sentrale emner på maskindagen har således vært hva avdelingen gjør, hvem gjør hva og hvordan og hvorfor avdelingen gjør jobben.

Maskindagen ble lagt opp som et

orienteringsmøte og i løpet av de 6 gangene tiltaket har vært gjennomført har alle ingeniører, oppsynsmenn og assistenter fra anleggs- og vedlikeholdsavdelingen deltatt. I tillegg har enkelte av vegkontorets ansatte på regnskapsseksjonen deltatt. Maskindagene har også vært besøkt av representanter fra maskinavdelingene ved vegvesenet i Telemark, Buskerud og Akershus.

Dagen har hatt et tett pakket program med orientering om avdelingens organisasjon, maskinparkens sammensetning, maskinvedlikehold, radiosamband, lagerdrift m.m. Det har også vært avsatt tid til en omvisning på vegsentralen.

Maskinavdelingen håper at maskindagen kan være med på å få klarlagt forholdet mellom maskin – og de to andre driftsavdelingene og at dette igjen kan være med på å bedre forståelsen og samarbeidet mellom de ulike avdelingene.

Maskinavdelingen venter ikke resultater av dette over natten, men håper å få i gang en prosess hvor et bedre samarbeid glir inn som en naturlig del av det daglige arbeidet.



Deltagerne fikk også tid til en omvisning på vegsentralen.



Nils W. Berg orienterte om vegsentralens lagerfunksjoner.

Gunnar Eigeland har sagt opp vegsjefstillingen

Vegsjefen vår, Gunnar Eigeland, som har hatt permisjon i vel to og et halvt år, har nå sagt opp stillingen. Stillingen som vegsjef i Vestfold er lyst ledig fra 1. januar 1984. Ved søknadsfristens utløp er det bare kommet inn en søknad, og den er selvfølgelig kommet fra Johan Lepperød som har fungert som vegsjef siden Eigeland fikk permisjon.

Ansettelsen vil skje i Statsråd i nær framtid.

Vega går nye veier — FAMILIEORIENTERING

av Jan Haugerød

Lørdag 1. oktober arrangerte bedrifts-idrettslaget vårt orienteringsløp for første gang. Løpet gikk på nytt kart og i fint turterreng i Teieskogen på Nøtterøy. Det var ikke noe alminnelig orienteringsløp da det ikke var noen form for tidtakning. Hver familie gikk ut samlet, og målet var å lære Vegas medlemmer å bruke kart og kompass. Det konkurransemessige lå i et spørsmål med 3 svaralternativer på hver post, og med 12 poster ble tippekupongen fullstendig.

Det var Rolf Mathisen på regnskapsseksjonen som for en tid siden lanserte tanken om et slikt arrangement. Flere av medlemmene tente på denne ideen og sa seg villig til å hjelpe til. Dermed var det hele i gang. For at det skulle bli mest mulig like forhold for alle, kunne det ikke legges opp til noen spesielle sportslige prestasjoner ut over det å finne fram til de 12 postene. Derfor ble det valgt å lage en tippekupong med et spørsmål med 3 svaralternativer på hver post, og her var det ikke tillatt med garderinger. Noen spørsmål var greie, men det ble også noen overraskelser, for hvem vet hvor

lang en gråspurv er? For de aller fleste ble vel dette ren gjetning. Vi behøver vel



Rolf Mathisen var orienteringseksperter. Her gir han instruksjon i bruk av kart og kompass —

ikke å si mer enn at vinneren hadde 9 rette.

I det strålende høstværet ble dagen en opplevelse for de vel 60 personene som deltok. Her var det i høyeste grad lagt opp til familietur, for minstemann som kom rundt den vel 3 kilometer lange løypa var bare 8 måneder gammel.

Karakteren på arrangementet må bli særdeles tilfredsstillende, og det blir helt sikkert ikke siste gangen Vega får i stand et slikt arrangement.

Vegstasjonene har overtatt gravesakene

av Nils I. Skjevik

Som ledd i forenkling av saksbehandlingen samt å gjøre denne mer publikumsvennlig, er nå behandlingen av gravesaker flyttet fra vegkontoret til vegstasjonene. Endringen ble gjennomført fra 1. september.

De tre vegstasjonene på stedene Sande, Ås og Verningen har nå fått fast kontorhjelpe. Dette gjør det mulig å overføre spesielle oppgaver til stasjonene. Vegstasjonene vil bli en viktig del av vegvesenet og det vil gi kortere reiseavstand for befolkningen rundt om i fylket. Etter hvert som oppgaver blir tillagt vegstasjonene, vil stasjonene mer markere seg i folks bevissthet.

Søknadene om å grave langs eller på tverrs av riks- og fylkesveg skal nå stiles til den vegstasjonen det aktuelle stedet sokner til. Grensene kan nok være uklare for noen, men en telefonhenvendelse vil selvsagt avklare slike forhold.

Søknader fra offentlige etater utgjør den største delen av søknadene om gravetillatelse. Disse ferdigbehandles ved vegstasjonene. Søknader fra privatpersoner behandles også ved vegstasjonene, men tillatelsene med vilkår skal naturligvis tinglyses. Tinglysningsprosedyren må foreløpig gå via vegkontoret.

Gjennomføringen har gått greit. Det virker som publikum har funnet seg vel til

rette med den nye ordningen. Under planleggingen av denne endringen ble opplegget diskutert i møter med de berørte på vegstasjonene og de som har med denne behandlingen å gjøre på vegkontoret. Alle var positive til endringen, og det ble raskt enighet om de nye rutineene. I starten er dette nytt og noe ukjent kanskje spesielt for kontordamene på vegstasjonene. Men de ansatte på vegstasjonene har tatt det nye med interesse og engasjement. På denne måten vil vi kunne gi publikum god service og omleggingen blir en positiv endring for etaten.

Nytt fra vedlikeholdet — MINI BUSSLOMMMER

av Per Korsnes og Jan Haugerød



Denne mini-lommen er en av de få som hittil er bygd. Før det settes i gang med en mer omfattende bygging av slike lommer, skal det foretas nærmere undersøkelser om hvordan vintervedlikeholdet av mini-lommene fungerer.

I disse tider med dårlig økonomi er det viktig å se seg om etter løsninger som ikke krever de store investeringer. Særlig gjelder dette langs fylkesveg-

ne. Det som nå blir forsøkt er å bygge mini-buss-lommer. Dette er i første rekke et tilbud til dem som bruker bussen. Mini-lommen gir folk anledning til å stå å vente på bussen utenfor vegbanen, mens bussen må stoppe i vegen. Lommen blir dermed noe sikrere og miljøet bedre for de som venter på bussen.

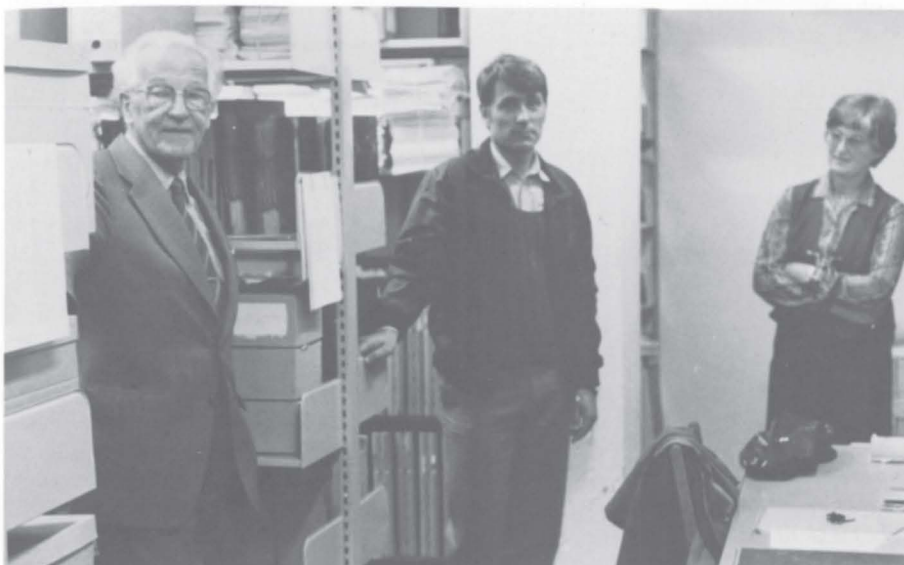
Mini-lommen er forutsatt å kunne bygges innenfor det areal vegvesenet allerede eier langs vegen. Lommen får en dybde på 2 m og en lengde på ca. 20 m. Kostnadene til en slik mini-lomme vil ligge på ca. 1/10 av det det koster å bygge en ordinær busslomme.

I løpet av sommeren er det blitt bygd noen få slike lommer og vi vil i løpet av vinteren se hvordan vintervedlikeholdet av disse mini-lommene arter seg. Vi tar sikte på at disse lommene kan brøytes samtidig som vegen brøytes. Brøytebilen må ved mini-lommen sette ned farten betydelig mer enn ved vanlige busslommer p.g.a. liten lengde på lommen.

Slike mini-lommer vil ikke bli aktuelle generelt, men kan være et alternativ på spesielle steder hvor forholdene er spesielt vanskelige, og da særlig på fylkesvegene. For riksvegene må hovedmålet være å bygge fullverdige busslommer.

Statsarkivet på vegkontorbesøk

av Jan Haugerød



Statsarkivar Per Øyvind Sandberg er her på befaring i kjellerarkivet sammen med forhenværende vegsjef Leif Moy og arkivleder Mary Kristensen.

Statsarkivar Per Øyvind Sandberg besøkte oss mandag 26. september. Bakgrunnen for besøket var at han hadde lest Vestfolder'n og artikkelen om det arbeidet Moy har utført i vårt kjellerarkiv.

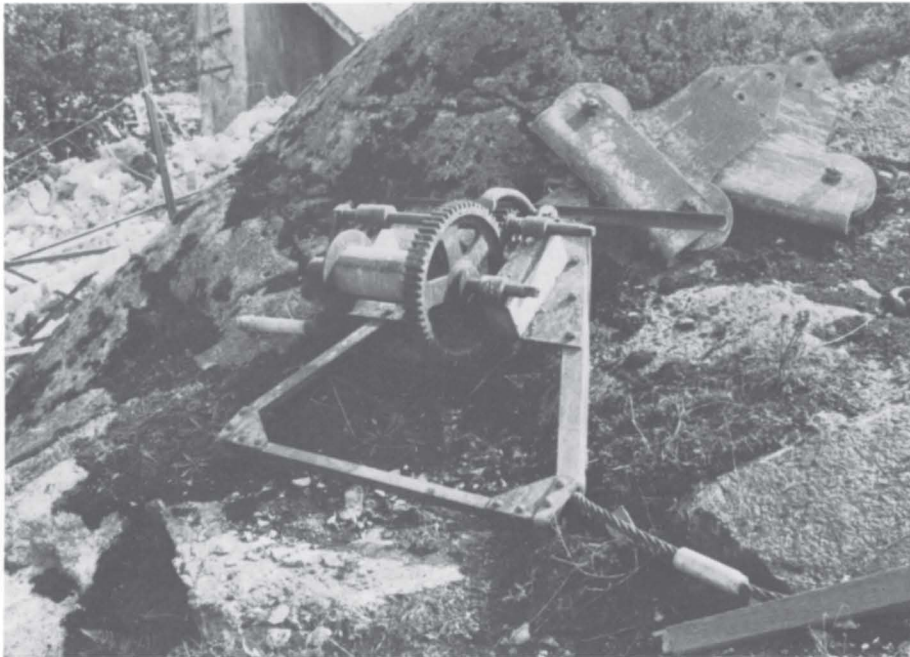
Normalt skal Statsarkivet ha oppbevaringen av arkivsaker som er eldre enn 25–30 år. Ved vegkontoret hos oss har vi godt med kjellerplass for gamle arkivsaker. Derfor har vi ikke sendt inn noen del av vårt arkiv til Statsarkivet.

Da statsarkivar Sandberg leste artikkelen i Vestfolder'n, ble han så interessert at han gjerne ville se nærmere på arkivet vårt. Han benyttet anledningen til å besøke oss da han var på Tønsbergbesøk i et annet ærend.

Moy ble også innkalt for å fortelle Sandberg om arbeidet med kjellerarkivet. Etter å ha tatt arkivet i nærmere øyesyn, måtte Sandberg berømme vegkontoret for et oversiktlig og godt arkiv. Han sa at det ikke kunne være nødvendig å sende saker inn til Statsarkivet så lenge det var plass til å oppbevare sakene ved vegkontoret. Hvis det kom til å bli for liten plass, ville det være en enkel sak å ta ut deler av det gamle arkivet og sende inn. Sandberg kunne også fortelle at det ikke alltid var så god orden og oversikt rundt omkring i offentlige arkiver.

Stubbebrytervinsj i gamle Vrengen bru

av Jan Haugerød



Vinsjen trenger bare noe smøring, så er den omtrent like god som ny.

Under rivningen av Vrengen bru ble det i høst funnet en stubbebrytervinsj og en stålramme. Utstyret er sannsynligvis blitt brukt i forbindelse med vedlikehold av brua.

Det var i et av landkarrerne på Tjømesiden at utstyret ble funnet. Her var et forholdsvis stort rom og det var dør ut mot brubanen. Vinsjen har sannsynligvis stått inne i rommet og stålrammen har nok

vært festet på hver side av brubanen og så har dette ved hjelp av tauverk eller wire blitt sveivet utover under brubanen. Dette er bare ren gjetning, og vi håper at noen av våre ansatte eller pensjonister kan ha vært med på å bruke utstyret.

Gi oss beskjed hvis noen har vært med på å bruke utstyret.

Både vinsjen og stålrammen er godt bevart, og dette kan være interessant utstyr i historisk sammenheng.

Personallytt

50 ÅR

Audun Nordbotten, 18. november

60 ÅR

Willy Böhler, 7. november

Rolf Kongsten, 11. november

Ernst Thunberg, 25. november

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

PENSJONISTER

Simon Eilertsen

Trygve Myhre



Fortsatt økning i biltrafikken

– Trafikken på de norske vegene økte med 6,5 prosent i årets seks første måneder, sammenliknet med samme tidsrom i fjor. Dette går fram av de maskinelle trafikkteilingene som Vegdirektoratet gjennomfører på ca. femti forskjellige steder rundt i landet. Vi merker oss at økningen er noenlunde lik både på vanlige hverdager og i helgene, sier kontorsjef Nils Paulsen i Vegdirektoratet. Han legger til:

– I slutten av 70-årene stagnerte veksten i biltrafikken, og trafikkmengden i 1981 var omlag den samme som i 1978. I 1982 tok trafikken seg opp igjen og økte fra 1981 med 4,7 prosent. Dersom trafikkutviklingen i resten av 1983 følger mønstret fra 1982, vil økningen 1982-83 bli omlag 5 prosent.

Kontorsjef Paulsen mener at det er mange årsaker til at biltrafikken igjen har

begynt å øke etter flere år med stagnasjon.

– Foruten vekst i bilparken er det nærliggende å tro at bensinprisen spiller en rolle for hvor mye folk kjører. Fra 1/1 1979 til 1/1 1982, d.v.s. de tre årene trafikkmengden var omtrent uendret på riksvegnettet, steg bensinprisene med ca. 70 prosent, eller ca. 20 prosent i året. Fra 1/1 1982 til i dag har bensinprisene bare steget med ca. 11 prosent, sier han.



Gunnar Nordkvelle foretar siste finpuss på landets lengste sammenhengende gang- og sykkelveg.