

# **Vestfolder'n**

3 — 1986



**God sommer!**



## Vestfolder'n

Bedriftsavis for  
Statens vegvesen  
Vestfold

NR. 3 JUNI 1986  
12. årgang

*Redaktør:*  
Jan Haugerød

*Redaksjonsråd:*  
Anton Asbjørnrød  
Leif Blomdal  
Kåre Holtung  
Trygve Larsen  
Rolf Sommervik

*Redaksjonens adresse:*  
Statens vegvesen  
Vestfold  
Boks 323,  
3101 Tønsberg

*Opplag*  
1000 eksemplarer

*Trykk:*  
TØNSBERGS AKTIETRYKKERI

## INNHold:

Entreprenørånden i vegvesenet .....	side 3
Haga bru. Vi greide det! .....	4
Tips til feriebilisten .....	6
Nye anleggsbiler .....	8
Fiin gammel årgang .....	9
Nye lærlinger i driften .....	9
Hvilke ferieplaner har du.....	10
Vegmesterskap i presisjonskjøring .....	11
Russens våkenatt på ny E-18 .....	12
Nye medarbeidere på vegsentralen .....	14
Historielag i vegvesenet.....	15
Planavdelingen på info-offensiv .....	16
Hva slags bensin skal brukes?.....	17
Spesielle ulykkespunkter i Vestfold .....	18
Trafikkundersøkelse i Tønsberg .....	20
Personellsituasjonen på anleggsavd. ....	21
Sommerkryssord .....	22

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

*Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.*

**FORSIDEBILDE:** *Blomster til vegfolk for kjempeinnsatsen ved Haga bru i Sande.*

# «ENTREPRENØRÅNDEN» I VEGVESENET

Etter en iherdig og helhjertet innsats ble dekket på Haga bru i Sande støpt ferdig natt til 16. mai. Som takk fikk brubyggerne hver sin blomst med tegning fra elevene ved Haga skole. Det var en oppmuntring som det ble satt pris på og som var fortjent. Så kunne da også 17. mai toget i Sande gå over brua som vanlig.

Tenker vi etter, har vi flere eksempler på at «entreprenørånden» eller «stå på» holdningen er levende i Vegvesenet. Som eksempel kan nevnes, Biltilsynet's innsats med registrering av kjøretøy, Holmestrandtunnelen, veien til Torp flyplass m.fl. Innsatsen kommer ikke p.g.a. blomster og ros, men p.g.a. den utfordring som ligger i å gjøre en jobb til noe mer

enn en vanlig åtte timers arbeidsdag.

Vegvesenet er kjent som en solid etat, men kanskje noe treg. Det ruller og går, trygt og sikkert. Oppgavene løses planmessig i tur og orden, etter faste rutiner med formalitetene i orden.

Vi har interessante og krevende oppgaver som dekker et stort samfunnsbehov. Det vi gjør har betydning for mange og griper inn i manges interesser. Derfor har vi en omfattende demokratisk beslutningsprosess, hvor alle får anledning til å medvirke. Likevel er det mange som ikke skjønner at det tar så lang tid å gjennomføre et prosjekt eller får løst en oppgave.

Noen mener at vi er for demokratiske og at mindre «pressgrupper» får for stor makt og kan hindre

eller forsinke vel gjennomtenkte løsninger av stor betydning for mange fler. Så er det dette med bevilgninger. Vi har ikke penger, og vi har ikke kapasitet. Og det er selvsagt riktig. Vi har klare begrensninger, også når det gjelder lover og regelverk. Men innenfor dette ligger det betydelige utfordringer og muligheter.

Det er ingen tvil om at vi har de menneskelige ressursene som trengs, men får den enkelte i sitt arbeide og i samspillet med andre anledning til å yte sitt beste? Det er i denne sammenheng jeg tror, «entreprenørholdningen» eller «stå på» holdningen bør utvikles videre. Spørsmålet er om vi kan organisere og gjennomføre flere prosjekter og andre oppgaver med større grad av utfordring for oss alle. Kan f.eks. Tønsbergs trafikkproblemer med ny forbindelse til Nøtterøy løses raskere ut fra en slik tankegang.

*Johan Lepperød*



*Flere arbeider i den senere tid har vist at «stå på» holdningen eller entreprenørånden eksisterer i vegvesenet.*

## Haga bru

# VI GREIDE DET!

Av Jan Haugerød

Med en kjempeinnsats greide våre mannskaper å støpe dekket på den nye Haga bru i Sande, og dermed innfri ønsket fra Sande kommunes side om at brua kunne brukes av barnetoget 17. mai.

Entreprenøren var ferdig med legging av brubjelkene til 5. mai. Da startet våre folk og det ble arbeider i 2 skift fra kl. 06.00 til 22.00. I tillegg gikk også ett arbeidslag på ordinær tid. Det ble også arbeidet en del overtid ut over dette og arbeidene gikk for fullt både Kr. Himmelfartsdag, lørdag 10. og søndag 11. mai.

Som vi skrev i forrige nummer av Vestfolder'n, var det store forsinkelser både under pelearbeidene og i forbindelse med lockouten etter påske. Folkene våre var flere ganger sterkt i tvil om det skulle være mulig å få dekket ferdig til 17. mai, men en samlet innsats som vi sjelden ser maken til, resulterte i at



17. mai toget i Sande gikk som vanlig over Haga bru selv om betongdekket bare var et par dager gammelt.

det så vidt gikk bra. Da støpearbeidene skulle starte 15. mai kl. 14.00 var det lavt skydekke og meteorologene sa ganske bestemt at det ville bli kraftig regnvær. Anleggsleder Gunnar Hasle og oppsyns-

mann Eivind Holtan var i tvil om de skulle starte støpearbeidene, men etter konferanse med folk i Vegdirektoratet satte de i gang. I løpet av kvelden ble det litt duskregn, men det kraftige regnværet startet ikke før støpearbeidene var ferdig like over midnatt.

Det var en samlet innsats fra vegvesenets side som her gjorde det mulig å gjennomføre arbeidet under det tidspresset som ble. Anleggsavdelingen trakk ut mannskaper fra flere andre prosjekter, og vedlikeholdsfolk fra Sande vegstasjon var med i ett anleggslag pluss at flere andre vedlikeholdsfolk til tider deltok med legging og binding av jern. På det meste var 14 mann i arbeid på anlegget samtidig. De 3 arbeidslagene som skal ha æren for en kjempeinnsats besto av: Ole Skjelland, Kjell Rønningen, Arne Hansen, Hilmer Anholt, Tor Opsahl, Per Olav Theodorsen, Helge Sogn, Trond Bårnes, Sigmund Gjerden, Georg Uhlmann, Sverre Larsen, Gullik Svendsen, Torleif Eriksen, Torleif Henninen og Knut Bøyum.



4. klasse fra Haga skole gjorde 16. mai til en hel spesiell dag for mange av våre arbeidsfolk. Klassen troppet opp med blomster til alle for den innsatsen de hadde gjort for å få brua ferdig til 17. mai.



*Også vegsjefen og anleggssjefen bød på en overraskelse. De troppet opp med bløtkake til karene.*

Vegvesenets arbeider på Haga bru ble fulgt nøye av lokalbefolkningen. Det var med stor spenning de så hvordan arbeidet skred framover for hver dag. Da støpearbeidene var i gang utpå dagen 15. mai kom rektor Terje Karlsen på Haga barneskole og sa at elevene ville komme med en liten påskjønnelse til vegarbeiderne neste dag.

Klokken tolv 16. mai troppet 4. klasse fra Haga skole opp på anleggsplassen og overrakte samtlige bruarbeidere en blomsterbukett med en hilsen hvor det sto: «Takk for innsatsen! Vi er kjempeglade for at vi kan bruke brua 17. mai, hilsen elevene på Haga skole».

Det ble ikke bare blomster på anleggsfolket. Vegsjef Johan Lopperød og anleggssjef Karl Høiland

kom også på besøk, og de hadde med bløtkake.

Sjelden har vegfolk vært gjenstand for en så spontan gledesreaksjon som det elevene ved Haga skole viste. Det er moro at arbeidet vårt blir satt pris på, sa oppsynsmann Eivind Holtan. Karene har gjort en kjempeinnsats for å få brua klar til barnetoget 17. mai. Nå går vi tilbake til normale arbeidsforhold her med ett arbeidslag på ordinær arbeidstid. Vi regner med at restarbeidene kan bli utført så trafikken kan settes på 14. juni, tilføyer Holtan.

Arbeidet har vært en fin PR for vegvesenet, og det er lite sannsynlig at en privat entreprenør ville stått på så hardt som det våre egne folk har gjort bare for at en gammel tradisjon skulle kunne holdes i hevd også i år.

## **BEDRE FASE 2 OPPLÆRING**

Vegdirektoratet ønsker å bedre fase-2 opplæringen, og vurderer flere tiltak i den sammenhengen. Det er avdelingsdirektør Aksel Bruun, Vegdirektoratet som sier dette.

Hensikten med fase-2 opplæringen er å gi førere større risikoforståelse, gjennom glattkjøringskurs og mørkekjøring. En undersøkelse av elevenes vurdering av fase 2 har vist positive resultater.

— Vi ønsker å gjøre fase-2 opplæringen mer til et videreutdanningkurs enn idag, og vi tenker på å avslutte fase-2 opplæringen med en prøve, sier avdelingsdirektør Aksel Bruun; som legger til at Vegdirektoratet også vil styrke kjørelærerdannelsen.

# TIPS TIL FERIEBILISTEN

Av Anton Asbjørnrød

**Biler i ferietrafikken utsettes for langt større belastninger enn det som er vanlig ellers i året. Svakheter som ikke er merkbare under vanlig kjøring, kan bli alvorlige når bilen blir nedlesset med familie, feriebagasje, takgrind og campingtilhenger.**

I bilens vognkort finnes opplysninger om maksimal nyttelast og totalvekt som aldri må overskrides. Vær oppmerksom på at det blir lite eller ingen lastekapasitet igjen når bilen er lastet med det antall personer bilen er godkjent for. Vekten av tilhenger på tilhengerfestet regnes som del av lasten.

I instruksjonsboken finnes opplysninger om tillatt belastning på takgrind. Vær omhyggelig med å sikre lasten både inne i kupeen og på takgrinden, i en frontkollisjon

kan løse kolli bli slynget fram med en kraft på over 20 ganger sin egen vekt.

Bilen bør kontrolleres på følgende punkter:

## Kjølesystemet

Kontrollen av vannslanger for synlige skader, trekk etter alle slangeklemmer, påse at det er tilstrekkelig kjølevæske på radiatoren (ekspansjonstanken), manglende væske tyder på lekkasje.

Hvis bilen er utstyrt med kjølevifte som automatisk kopler ut og inn bør det kontrolleres at automatikken virker. Kjør bilen driftsvarm og la motoren stå og gå på tomgang, gjerne med tildekket radiator. Kjøleviften skal da begynne å rotere etter noen tid (pass fingrene). Det anbefales ikke å skifte kjølevæske med mindre

instruksjonsboken sier noe annet.

Kontroller vifteremmen for slitasje og justering.

## Clutch og drivverk

Hvis clutchpedalen «tar» først når den er sluppet nesten helt ut må clutchen enten justeres eller skiftes. Under sterk belastning på ferieturen er mulighetene store for at en slik clutch begynner å slure.

Kontroller væsknivået i reservoaret for event. hydraulisk clutch-utløser.

Kontroller oljenivået på gearboks og differensial.

## Bremser

Kontroller bremsebeleggets tykkelse og bremsevirkning.

Hvis bremsevæskens «kokepunkt» ikke har vært kontrollert siste året bør dette gjøres og bremsevæsken event. skiftes.

Trykkprøv bremseanlegget, dvs. trykk bremsepedalen inn med 100 kp. pedalkraft («alt du orker»).



*Feriebilen kan være farlig. Pass på så du ikke overbelast bilen når du drar på ferie i sommer.*

Bryter anlegget sammen er det bedre dette skjer mens bilen står stille enn under en event. panikk-bremsing ute på landevegen.

### Dekk

Min. kravet til mønsterdybde er 1 mm på det mest slitte sted, legg imidlertid ikke avsted på ferietur med mindre mønsterdybde enn 3 mm. Det er alminnelig å benytte et av piggdekkene som reservehjul; her i landet kan et piggdekk benyttes om sommeren ved punktering for kjøring til verksted. Regn ikke med samme regler i utlandet, sørg for at reservehjulet er av samme type og kvlitet som øvrige hjul.

Skal du kjøre nedover på kontinentet bør du stille ekstra krav til dekkene, vær oppmerksom på hastighetsmerkingen på dekkene og pump opp maksimalt trykk i hjulene.

### Lys

Nyere biler i Norge har automatisk kjørellys, dvs. bilens nærllys event. spesielle kjørellys tennes automatisk ved oppstarting av motoren. Det er helt på det rene at andre land i Europa er forpliktet til å godta norske biler godkjent og utstyrt etter norske bestemmelser, allikevel råder det i en del land nedover på kontinentet skepsis til bruk av lys om dagen. Å finne løsning på problemet er vanskelig, noen velger å slå på parkeringslyset under kjøring (mindre synlig enn nærllys), andre tar ut sikringen for nærllyset (event. kjørellyset), og noen velger å kjøre med lysene på og får da stadig motgående biler som blinker med fjernlysene.

Skal du kjøre i land med venstre-trafikk må du blende av den del av front-lyktglasset som gir assymetrisk lys. Det gjøres enkelt med lystett tape.

### Motor

At motoren må være i god form er en selvfølge.

Skift plugg, stifter, luftfilter,

bensinfilter, oljefilter og olje. Vær oppmerksom på at en rekke bilfabrikker anbefaler en olje med høyere viskositet («tykkere olje») under kjøring i varmere strøk og i høyere hastigheter.

### Plassering av last

Ta en kontrollveing av personer og last (badevekten egner seg bra) slik at du ikke overstiger bilens tillatte totalvekt og får ubehagelige overraskelser ved første vektkontroll. Overlast må lastes av og selv om du på denne måten kan bli kvitt svigermor er denne måten ikke å anbefale.

Skal du trekke campingtilhenger må du plusse på den del av vekten som hviler på tilhengerfestet (vanligvis fra 25-50 kp).

Plassering av lasten er viktig både når det gjelder sikring og kjøreegenskaper.

En for baktung bil blir overstyrt og kan gi ubehagelige overraskelser, kjøreegenskapene blir vesentlig endret. Takgrind med last gir et høyere tyngdepunkt og kan også gi overraskelser i sidevind. Campingvogn må heller ikke overbelastes. Påse at vekten ikke er høyere enn hva bilen har lov til å trekke (se

vognkortene) og sørg for å laste campingtilhengeren slik at du får den anbefalte vekt på tilhengerfestet (vanligvis mellom 25-50 kp, bruk badevekten).

Vær oppmerksom på den maksimale tillatte vekt på bilens tilhengerfeste, denne ligger vanligvis mellom 50-80 kp, kfr. instruksjonsbok.

### Diverse

Skal du utenlands må du sørge for at bil og tilhenger er utstyrt med godkjent nasjonalitetsmerke.

Kontakt ditt forsikringsselskap og få med et såkalt «grønt kort» (internasjonalt forsikringsbevis).

Har du «gammelt» grønt førerkort som er utløpet bør du bytte dette ut og i tillegg skaffe deg internasjonalt førerkort som fortsatt kan bli krevet i enkelte land.

Regn ikke med å være like heldig som en bilfører fra Horten som kom helt til Italia før han oppdaget at han hadde glemt førerkortet hjemme. På forespørsel etter førerkort viste han fram en strømregning fra Borre E-verk og dette ble godtatt og han kom velberget tilbake til Norge.

GOD FERIE!

---

### Vegdirektoratet ønsker:

## SIKRERE TRANSPORT AV FARLIG GODS

Vegdirektoratet ønsker å gjøre transport av farlig gods enda sikrere. Et forslag til endrede forskrifter er nå sendt ut på høring; her blir det blant annet foreslått at kravet om særskilt kompetansebevis for fører av tankvogn med farlig innhold blir gjort gjeldende i innenlands trafikk.

Av flere årsaker er det ulike myndigheter som fører tilsyn med vegtransport av farlige varer. Først og fremst gjeldet dette Vegdirektoratet og Direktoratet for brann- og eksplosjonsvern. Og kontorsjef

Jørgen Aall Myhre i Vegdirektoratet understreker at det er en klar målsetting å utforme forskriftene slik at de forskjellige regelverk er tilpasset hverandre.

Det forslaget som er sendt på høring, gjelder all vegtransport av farlig gods mellom Norge og andre land og dessuten innenlandsk transport av visse varer. Hovedhensikten med de foreslåtte forandringene er å styrke kontrollen med det som kalles farlige varer. Slike varer får stadig større utbredelse her i landet.

# NYE ANLEGGSBILER TIL VEGSENTRALEN

Av Jan Haugerød

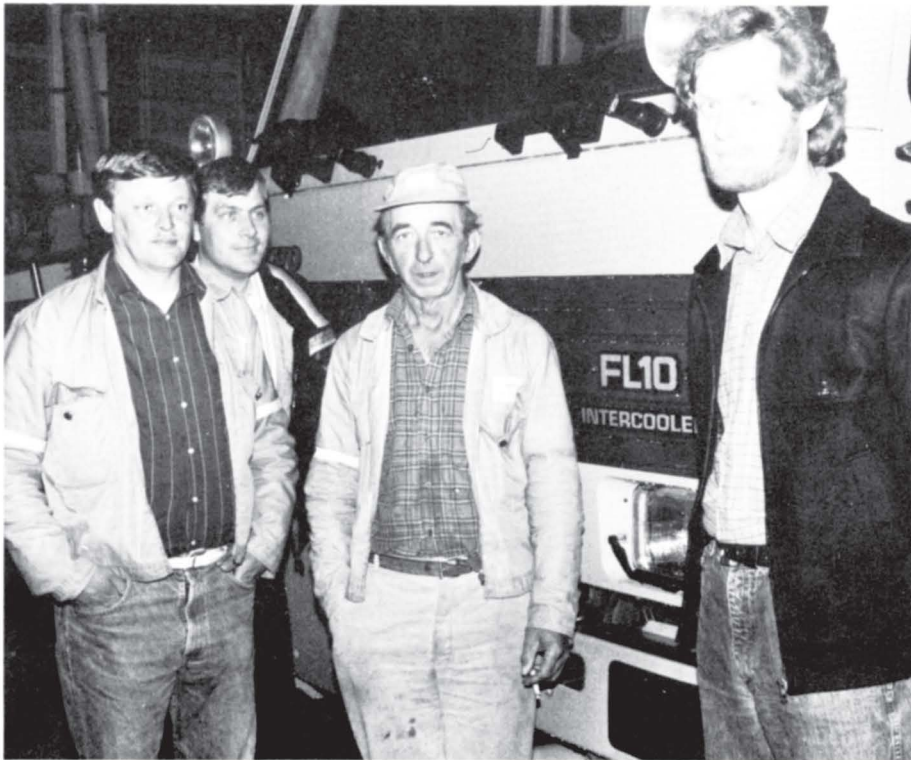
Maskinavdelingen har fått to moderne lastebiler som skal settes inn i anleggsvirksomheten. Bilene er av den helt nye Volvo FL 10 modellen med både digital visning av en førerinformasjoner og ABS bremses. Det er Jan Eddy Eggar og Bjarne Veum som blir faste sjåførere på bilene.

Begge bilene er boggibiler og motorkraften er 299 hk. Turbo og intercooler er selvfølgelig standard utrustning på motoren. Videre er de lette dumperkassene utstyrt med automatlem bak og på venstre side. Bilenes lastekapasitet er ca. 11,5 tonn. Hver av kjøredningene har kostet den nette sum av 780 000 kroner.

Førermiljøet i disse bilene er enestående. Her får føreren alle de informasjonene som er tenkelige. Det kan leses av nøyaktig hvor mye drivstoff som er igjen, batteri-



Førerhuset i de nye FL 10 lastebilene er topp moderne. Jan Eddy Eggar prøver ut noen av funksjonene.



Jan Eddy Eggar og Bjarne Veum er to svært fornøyde sjåførere. Her er de foran en av de nye lastebilene sammen med maskininstruktør Kåre Holtung og instruktør Knut Anvik fra leverandøren.

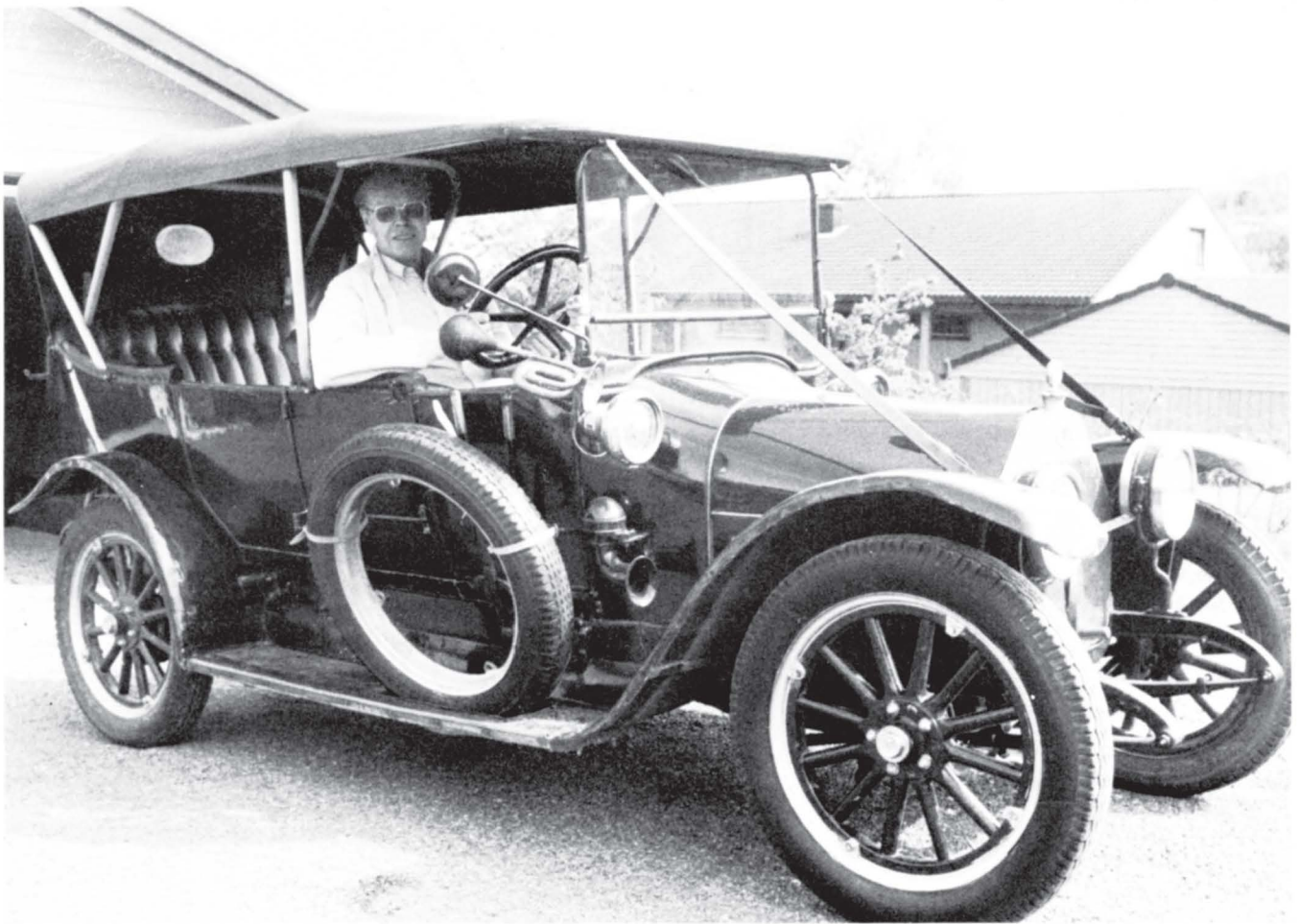
ets kapasitet vises, lufttemperaturen ute kan fås fram og bilen har selvfølgelig også automatisk klimakontroll og et kupeluftfilter som gjør at føreren puster i renere luft inne i bilen enn det er utenfor bilen.

Bjarne Veum og Jan Eddy Eggar var svært fornøyde da vi møtte dem under brukerinformasjonsmøtet på Ås 21. mai. For begge vedkommende er det første gang de får en helt ny lastebil. Tidligere har det vært å ta over gamle biler etter andre.

Brukerinformasjonen var lagt opp i samråd med maskininstruktør Kåre Holtung og Knut Anvik som representerte leverandøren. Dagen ble brukt til å gjennomgå alle de tekniske finesser som disse bilene er utstyrt med. En slik brukerveiledning er også vanlig i forbindelse med opplæring av de faste brukerne av nytt materiell som vegsentralen tar i bruk.



## «FIIN GAMMEL ÅRGANG»



Fiat 1913 modell må betraktes som «fiin gammel årgang». Det er Anton Asbjørnrød på vegkontorets biltilsynsavdeling og hans fetter Finn Røed i Larvik som eier denne spesielle bilen.

Nå står Fiaten på Teknisk museum i Oslo. Museet skal ha den utstilt sammen med endel andre biler i forbindelse med markeringen av bilens 100 års jubileum.

Anton Asbjørnrød forteller til Vestfolder'n at de kjøpte bilen i 1951. Da var den i relativt bra stand. Siden har de forsøkt å holde bilen i orden, og nå er den i tipp topp stand. Den 12 hesters 4 sylindrede motoren går som ei klokke. Et godt bevis på det, var at bilen gikk for egen maskin fra Horten til Oslo og Teknisk museum for noen få uker siden.

## NYE LÆRLINGER I DRIFTEN

Av *Andreas Setsaa*

**Også i år vil vi ta inn lærlinger i driften. Forsøket med opplæringsansvaret for ungdom under fagopplæring som vi startet ifjor, har gitt så mange positive effekter at vi ønsker å videreføre dette i inneværende år.**

I mars annonserte vi i lokalavisene i Vestfold om at vi ville ta inn lærlinger i Bygg/anlegg-faget og eventuelt i anleggsmaskinrepara-

tørfaget. Responsen var fortsatt god, men vi fikk også en klar pekepinn om at arbeidsmarkedet er betydelig strammere nå enn da vi gikk ut på tilsvarende tid i 1985, 67 meldte seg interessert, mot 128 i 1985. Innen BA var det faktisk bare 12 søkere som hadde startet opplæring i faget.

Vi regner med å kunne gi et tilskudd til 9-10 lærlinger i Ba-faget.

Disse vil få sin praktiske opplæring i anlegg og vedlikehold spredt på forskjellige arbeidsplasser i fylket, etter et opplegg som skal gi dem omfattende kunnskaper i faget, med særlig tyngde på vegfag.

Ved vegsentralen på Ås vil vi gi et tilskudd til en lærling i anleggs-maskinreparatørfaget, med basis i den maskinpark vegvesenet har. Her gjenstår ennå en del arbeid med å lage en tilfredsstillende fagplan, på linje med hva vi har gjort for BA-faget.

Forts. side 11 —

## HVILKE FERIEPLANER HAR DU?

Den store ferievesongen står for døren. Noen har allerede startet sommerferien, men de fleste står i startgropen og reiser bort i nær framtid.

Vi har forsøkt å finne ut hvor noen av vegvesenets folk har tenkt å tilbringe noen hektiske ferieuker i sommer.



**Signe Pedersen, biltilsynet**

Planene er klare. Jeg skal kose meg «i hjel» i båt på sørlandskysten. Det er toppen av ferie. Lår blir det bare mannen min og jeg, barna ferierer på egen hånd.



**Sigurd Andersen, pensjonist**

Jeg forsøker å holde ferietradisjonene ved like og reiser til Gol i Hallingdal i første del av juli. Der har jeg leid hytte, og så blir det å ta en del dagsturer i området. Jeg synes det er godt å komme bort en 14 dagers tid og det har jeg gjort hver sommer siden jeg ble pensjonist i 1975.



**Barbro Skau, vegkontoret**

Vi har ikke lagt noen spesielle ferieplaner. Vi har båt og da blir det sannsynligvis en tur på vannet en fjorten dagers tid. Det kan også hende at det blir noe helt annet enn båttur, men det vil tiden vise. Det er mangt som kan bestemmes på kort varsel.



**Ove Jensen, maskinsentralen**

Jeg har båt og regner med å bruke den i ferien. Vi kommer nok til å dra over fjorden til svenskekysten. Både Smøgen og Lysekil er førsteklasses feriesteder, og da går 3 ferieuker fort.



**Jan Syvert Bråthen, vedlikeholdsavdeling**

Jeg tar bare 2 ukers sommerferie. Den ene uka blir i Bø i Telemark. Der skal jeg friste fiskelykken, og håper på at det skal bli en del ørret. Den andre ferieuka kommer til å bli brukt i butikken som jeg driver i Høyjord.

De siste 2 ferieukene tar jeg i jaktseasonen på høsten.



**Kirsten Løgslid, biltilsynet**

Jeg skal ha fjorten dager i sommer, men har ikke lagt noen planer for den ferien. Imidlertid er det ganske klart at jeg til vinteren drar syddover. Jeg foretrekker å reise i andre land, og i fjor var jeg i Marokko. Det var en fin opplevelse.

# VEGMESTERSKAP I PREISJONSKJØRING

Av Kåre Holtung

Innkjøpskontoret i Vegdirektoratet har i år for første gang satt i scene en konkurranse i presisjonskjøring for vegvesenets sjåførere.

V.M. (vegmesterskapet) går av stabelen på Lørenskog i Akershus lørdag 14. juni med deltakere fra hele landet.

Det skal konkurreres i følgende klasser:

Klasse B: Toakslet lastebil (510 - 512)

Klasse B1: Treakslet lastebil m/plog (510)

Klasse E: Veghøvel (520).

For bilklassenes vedkommende holdes det fylkesvise uttakingskonkurranser i samarbeide med N.R.A.F. (Norges rutebilarbeiderforbund). Uttakingen er lagt inn i deres årlige fylkeskonkurranse i presisjonskjøring. For vårt vedkommende ble konkurransen avviklet fredag 2. mai.

Tre av våre sjåførere var sporty nok til å stille opp for å teste sine kjøreferdigheter. Og pussig nok, tre reservesjåførere som ikke kjører lastebil daglig. Vi får gi arrangementsdagen noe av skylda for den beskjedne deltakelse, svært mange hadde jobba inn denne dagen og hadde følgelig fri.

Vi kan delta med to mann i hver klasse i V.M., og uttakingen gav dette resultat:

Klasse B : 1. Johnny Krokeborg, 690 prikker  
2. Gunnar Arnesen, 720 prikker

Klasse B1: 1. Gunnar Arnesen, 730 prikker  
2. Johnny Krokeborg, 810 prikker

Selve konkurransen besto av 10 poster, 2 med spørsmål, tekniske og fra vegtrafikkloven, og 8 poster med presisjonskjøring. Disse gikk bl.a. ut på å beregne kjøretøyets



Vegvesenet fikk 2 klassevinnere under den fylkesvise uttakingskonkurransen 2. mai. Gunnar Arnesen vant klassen for 3-akslet lastebil mens Johnny Krokeborg gikk av med seieren i klassen for toakslet lastebil.

høyde og bredde, presisjonsrygging mot en simulert vegg, inn i en d.o. svært trang garasje, lukepartering o.s.v.

Foruten å teste sine egne ferdigheter viste karene at de hevder seg godt i selskap med garvede sjåførere fra busselskaper og transportfirmaer.

Det var også anledning for våre sjåførere til å delta i N.R.A.F.s konkurranse. Gunnar Arnesen var tøff nok til også å prøve seg i klassen for vogntog, og med bra resultat tatt i betraktning at han svært sjelden kjører en slik «ormen lange».

Det vil ikke bli avholdt fylkesvise konkurranser i klasse E, veghøvel.

Her vil vi ved maskinsentralen plukke ut to av våre mest rutinerne høvelførere som vil delta i V.M. direkte.

Så får vi bare krysse fingre og ønske våre deltakere lykke til i det sentrale Vegmesterskapet på Lørenskog.

## Nye lærlinger ...

Forts. fra side 9 —

Vi regner med at de fleste lærlingene vil være i full sving i slutten av juni og ønsker alle lykke til, både lærlingene og de av våre operatører og arbeidsledere som skal overføre vegvesenets omfattende kunnskaper til nye generasjoner.

# RUSSENS VÅKENATT PÅ NY E-18

Av Jan Haugerød

Natt til 1. mai fikk bokstavelig talt den nye E-18 ved Fokserød i Sandefjord sin ilddåp. Da innvandret over 3000 feststemte russ i rødt og blått og flere hundre russebiler anlegget. Det var russestyret i Sandefjord som hadde fått vegvesenets tillatelse til å arrangere «russens våkenatt 86» på en del av den nye vegen. I arrangementet deltok det i tillegg til Vestfoldrussen også russ fra deler av Telemark og Buskerud.

Russestyret i Sandefjord, som i år var arrangør, hadde sammen med Sandefjord kommune vurdert forskjellige alternativer med hensyn til å finne et egnet sted for arrangementet. Når valget falt på den nye E-18 parsellen, skyldtes det at her fikk russen være på et avgrenset område, og det var få eller ingen naboer som kunne bli forstyrret.

Russen fikk sin tillatelse av vegvesenet, men det ble satt visse betingelser bl.a. med hensyn til vakthold og opprydding.

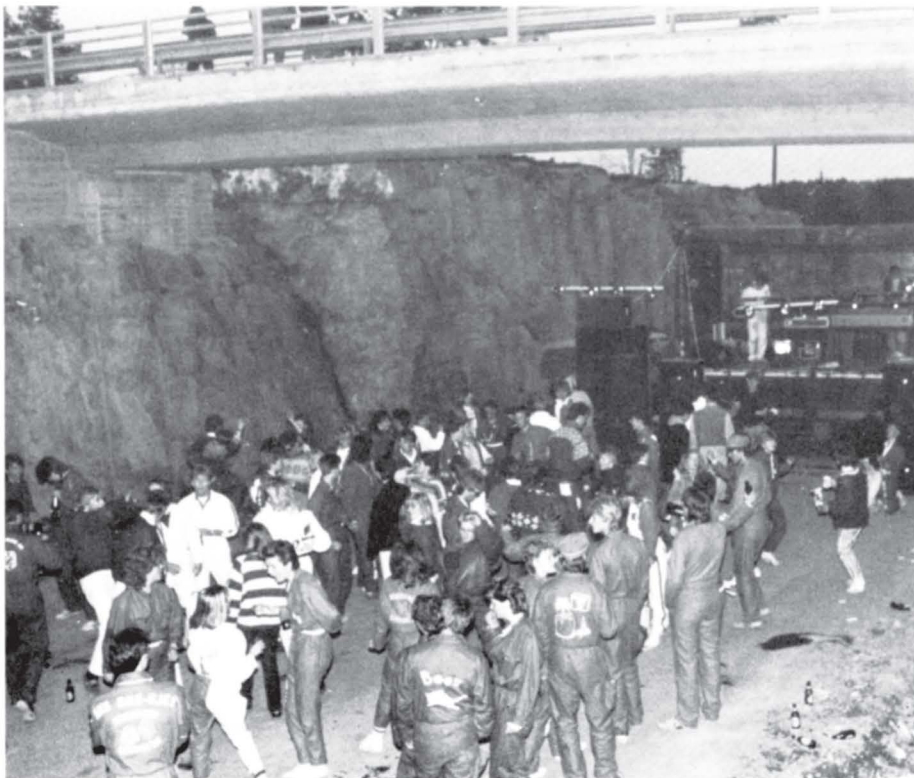
Da russen begynte å sige inn på området i løpet av kvelden, var det på plass over 50 ordensvakter, flere politikonstabler og for sikkerhets skyld også en ambulanse. Våkenatten skulle foregå i kontrollerte former.

## Populær avgjørelse

Vegvesenets tillatelse til å bruke den nye E-18 var svært populær blant russen. «Helt topp — det beste stedet vi kunne få lov til å være — her er vi for oss selv og forstyrrer ingen». Dette var noen av uttalelsene som russen kom med utover kvelden. Sjelden har vegetaten blitt så populær og fått så mange rosende ord for en avgjørelse som denne gangen. Vi skal ikke se bort fra at russen også senere år kan blinke seg ut et eller



*Vi kunne ikke funnet et bedre sted for våkenatten vår, sa Turid og Ragnhild fra Drammen.*



*Discomusikk hører med under en skikkelig russefeiring. Her var det plass nok, men dansegulvet av sementstabilisert grus var ikke det beste.*

annet veganlegg for sin våkenatt. En ting som i alle fall er sikkert er at vi ikke kan komme tilbake til Fokserød neste år, for da er vegen åpnet for trafikk.

## Høyt støynivå

Ingen fest uten musikk. Selvfølgelig hadde russen diskotek, eller retttere sagt flere diskotek. Store høyttalere og et forholdsvis høyt lydnivå var det over hele plassen, men det virkelig store diskoteket var plassert lengst nord på området, og det var her dansen foregikk i de sene nattetimene. Her var også lydnivået særdeles høyt, men heldigvis var diskoteket plassert i en fjellskjæring langt fra bebodde områder. Støyen fra den framtidige vegtrafikken blir bare barnematen i forhold til det lydnivået musikken lå på her. Så var da også flere hundre russ i aktivitet på dansegul-

vet som denne gangen var av sementstabilisert grus.

### Lite bråk og hærverk

Med så mange russ samlet på ett sted, er det ikke mulig å unngå at det blir noe bråk. Allikevel gikk natten forholdsvis rolig for seg.

Enkelte russ var nok på besøk i noen private hager, og de politimennene som var til stede fikk klager fra noen av de som bor i nærheten. Det var også en del flaskeknusing, men ingen forsøk på hærverk på noe av det utstyret som vegvesenet hadde stående i nærheten. Russen hadde også ryddet opp etter seg. Fra vår side har vi ingen vesentlige ting å klage på etter russens feiring på den nye vegen, sier anleggssjef Karl Høiland.



*Man vet da å innrette seg. I den fine vårvelden er det godt å kunne sitte ute i det fri.*

## Myndighetene frykter motorsykkelsesongen

Myndighetene frykter at tallet på skadde og drepte motorsyklister i år blir større enn tidligere.

— Grunnen til dette er at vi allerede før motorsykkelsesongen er innledet, opererer med høyere ulykkestall enn i fjor på samme tid, sier avdelingsdirektør Aksel Bruun i Vegdirektoratet; i tidsrommet januar — mai har det vært 2 dødsfall blant motorsyklister/førere/passasjerer, mot ingen ifjor på samme tid. Det er 34 skadde, mot 21 ifjor i samme tidsrom.

— Vegmyndighetene arbeider med tiltak som tar sikte på å redusere tallene. Hva disse tiltakene i detalj vil gå ut på, er ennå for tidlig å si noe om. Men de vil blant annet gå på opplæring og klasseinndeling, opplyser Bruun.

— Men de vil neppe ha noen virkning i sommer. Jeg tror derfor det er viktig å understreke overfor



motorsyklister at risikoen for å komme til skade eller bli drept er stor, hvis en kjører uvetting. Vi vil også advare mot at motorsyklister

lånes bort. Eierne vet ikke hva slags sykkel han eller hun får tilbake, mener avdelingsdirektør Aksel Bruun, Vegdirektoratet.

# NYE MEDARBEIDERE PÅ VEGSENTRALEN

Av Jan Haugerød

For første gang siden 1978 er det ansatt nye medarbeidere i driften. Det er Petter Hannevig og Morten Gulbrandsen som nå er ansatt på Ås vegsentral.

Petter Hannevig er fra Skoppum og han er 34 år gammel. Han er ansatt som mekaniker på verkstedet. Før han i vinter kom inn i vegvesenet har han praksis fra forskjellige private bedrifter. Han har vært 2 år på dieselverksted og 4 år på Eikmaskin som traktorreparatør. De siste 6 årene som reparatør på Vestfold Diesel.

— Jeg søkte jobben i vegvesenet for å få litt mer allsidig praksis enn bare å reparere lastebiler, sier han.



Nå får han mesteparten av sin arbeidstid inne på verkstedet, men han kommer også ut i driften for å

Morten Gulbrandsen er den andre av våre nye medarbeidere på vegsentralen. Han er ansatt som sveiser og reparatør.



Petter Hannevig er ansatt som mekaniker på verkstedet på vegsentralen.

reparere maskiner og utstyr som det måtte være noe galt med. Han har allerede vært ute på flere slike oppdrag. Det er en fin avveksling, sier han.

Petter har så langt fått et godt inntrykk av vegvesenet og standarden på det utstyret vi har. Han har etter hvert lært etaten å kjenne, men jeg må innrømme at jeg kjente lite til hva vegvesenet var for noe, før jeg ble ansatt, tilføyer han.

Morten Gulbrandsen kommer fra Melsomvik. Han er 32 år gammel, og heller ikke han hadde noe kjennskap til hva vegvesenet var for noe før han ble ansatt som sveiser og reparatør på vegsentralen.

Morten har allsidig praksis som sveiser både fra NTJ industrier i Stokke og Vedcon på Tjøme. Jeg

# HISTORIELAG I VEGVESENET

Mange kommuner har historielag som på dugand og annen måte sikrer historiske og kulturelle minner. På denne måten er mye som ellers ville gått tapt, nedtegnet og tatt vare på.

Også i Vegvesenet er det mange som på eget initiativ har sørget for at viktige trekk ved etatens historie og utvikling er sikret. Etter hvert har dette arbeidet blitt mer organisert. Norsk Vegmuseum er nå opprettet og skal atablere seg ved Hunderfossen nord for Lillehammer, ved E-6.

Det var i en samtale med ledelsen for museet, Geir Paulsrud og Kjell Hegdalstrand, som de fleste kjenner, at tanken om et historielag i Vegvesenet dukket opp.

Her i Vestfold som i mange andre fylker, har flere interessert seg for etatens historie. Særlig gjelder dette pensjonistene. Dette er naturlig, for mange har vært i etaten i 30, 40 år og mer. Mange har også hatt fedre og bestefedre som har jobbet i Vegvesenet.

Tidligere plansjef Eilef Hellem må nevnes spesielt for hans interesse og innsats for å sikre veghistorie her i Vestfold. Han gjorde et banebrytende arbeide for å få registrert og skrevet ned historie. Bare i liten grad er hans arbeide videreført. For et eventuelt historie-

lag for Statens vegvesen i Vestfold er Hellems arbeider et godt utgangspunkt og en utfordring.

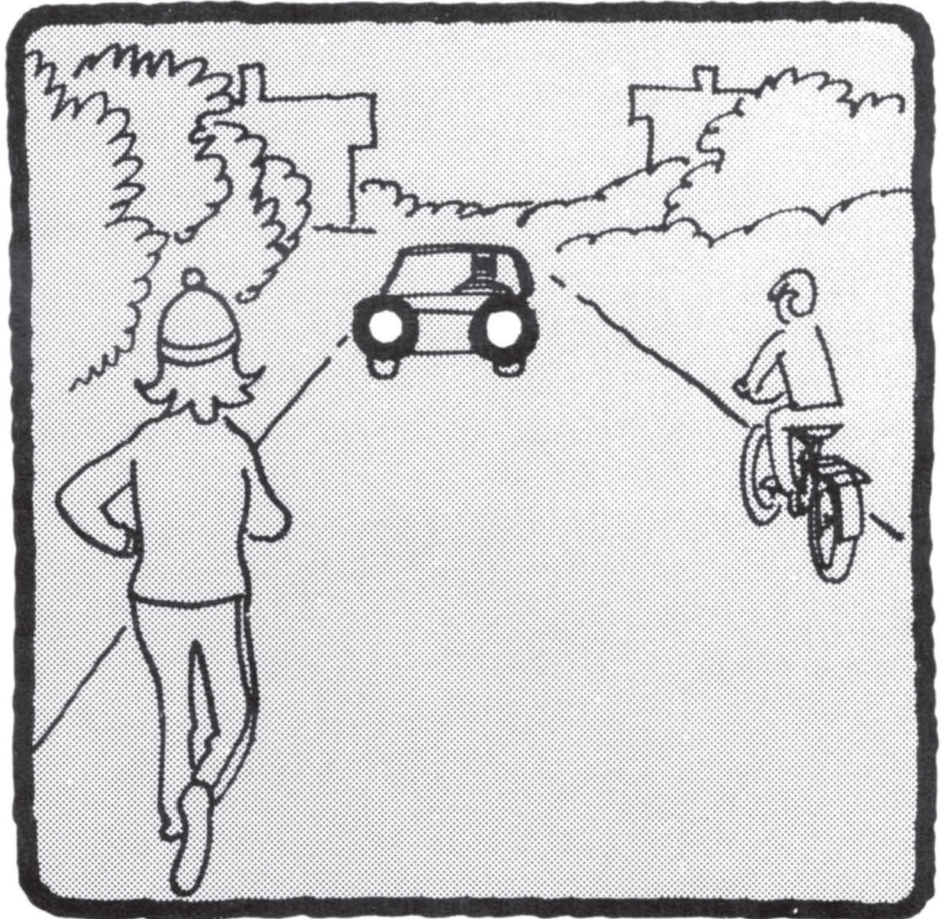
Et historielag i fylket kan bli et naturlig og kjærkomment kontaktledd til Norsk Vegmuseum til gjensidig nytte og glede. I fylket vil et slikt historielag kunne bidra til bedre kontakt innen organisasjonen og ikke minst til pensjonistene.

Men først og fremst vil et slikt historielag kunne samle og ta vare

på viktige trekk ved vår historie og utvikling. Bare i noen grad kan vi vente at bevilgninger vil bidra til en slik sikring. Det er derfor viktig at også den frivillige innsatsen og interessen blir stimulert.

Jeg vil derfor oppfordre alle som er interesserte i å starte et historielag for Statens vegvesen, Vestfold til å melde seg til sentralbordet eller til Haugerød.

**Johan Lepperød**



## Andre oppdager deg raskere hvis du bruker lys

har også 10 år til sjøs, men dette ga jeg opp da jeg stiftet familie, sier han.

Jeg tror at vegvesenet blir en interessant arbeidsplass. Arbeidsforholdene her er gode og utstyret vi har på verkstedet og i smia er bra, sier han.

*Utekontor i Sande og Holmestrand*

# PLANAVDDELINGEN PÅ INFO OFFENSIV

*Av Jan Haugerød*

Planavdelingen har gått ut til publikum i Sande og Holmestrand for å få inn forslag til alternative linjeføringer for den nye E-18 innenfor den korridor som er fastsatt for kombinasjonsalternativet. Dette skjedde på 4 møter etter omtrent samme mønster med utekontor som ble gjennomført med hell i fjor i forbindelse med planene for ny E-18 utenom Sem.

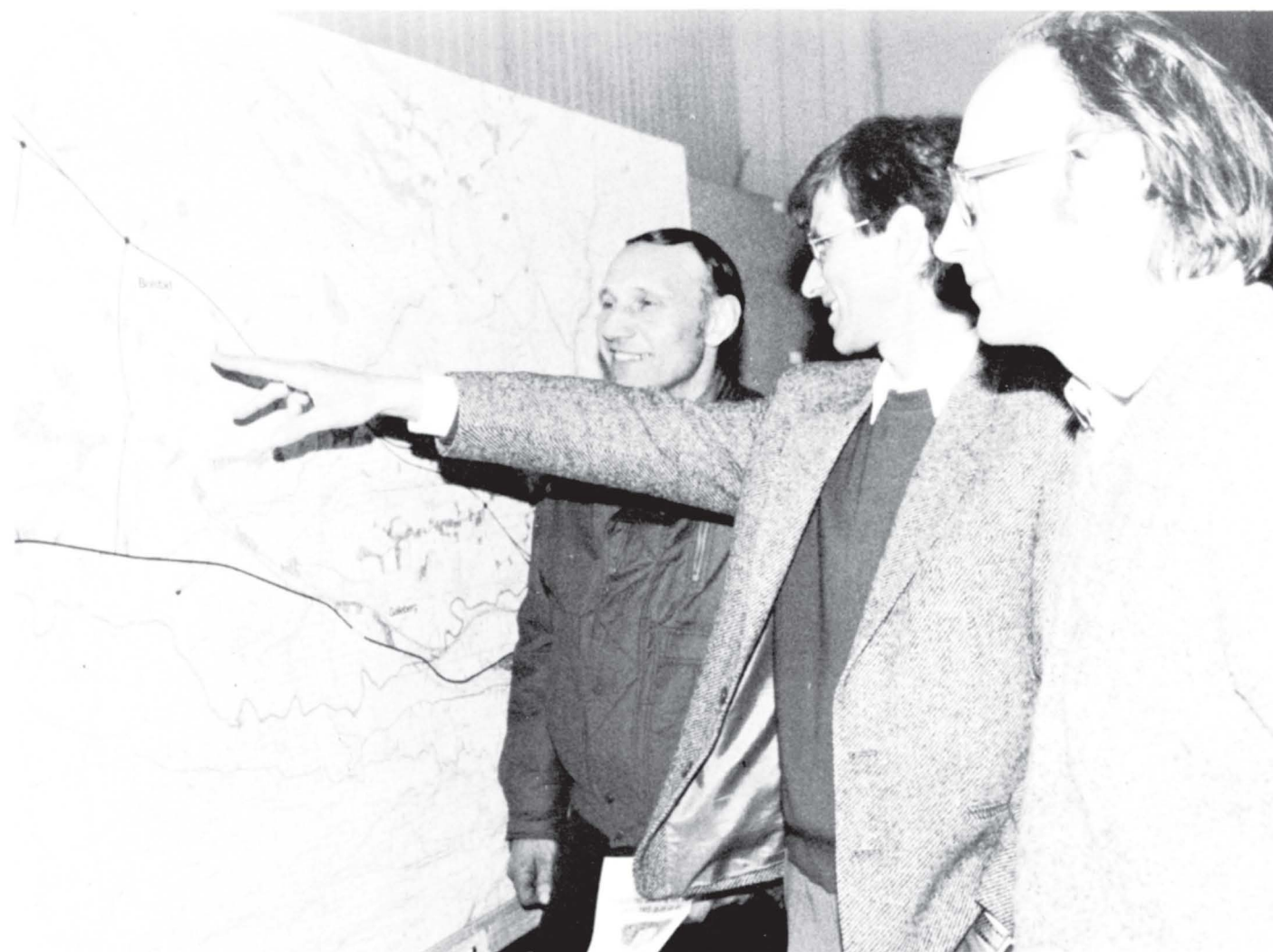
Det var overingeniør Steinar Aspen ved planavdelingen som var ansvarlig for opplegget med utekontoret denne gangen. Sammen med Bjørn Martens og Svein Andreassen fra konsulentfirmaet ing. Kjell Bruer A/S fikk han høre folks meninger om en rekke alternative løsninger utover det som allerede forelå. De registrerte også andre synspunkter som kan være viktige å ta med seg i den

videre planleggingen. Enkelte av de besøkende fikk også med seg kartutsnitt så de kunne studere de foreliggende linjeforslagene nærmere i fred og ro hjemme, og eventuelt komme med nye forslag senere.

Det er fortsatt mulig å påvirke planleggingen innenfor den korridoren som Stortinget har fastsatt som løsning for den nye E-18. Hovedplanen skal være ferdig neste år, og vegvesenet har satt som siste frist for forslag til 15. august i år. Derfor var det så viktig å få kjørt denne informasjonsrunden såpass tidlig på året.

Det var jevnt sig med folk som var opptatt av vegprosjektet.

På møtet i Sande torsdag 17. april møtte vi Dag Tore Berg fra Sande. Han har sin gård i nærheten av det området hvor den nye



*Her får Dag Tore Berg orientering om den nye E-18 av Svein Andreassen og Steinar Aspen.*



vegen kommer, og han vil bli direkte berørt av tverrforbindelsen mellom kombinasjonslinjen og nåværende E-18 i Sande. Nå ser det imidlertid ut til at denne forbindelsen er lite aktuell, og det er han glad for. Berg har også engasjert seg sterkt i denne saken tidligere, og han er medlem i Aksjonsgruppen mot E-18 vest i Sande, så han er på prinsipielt grunnlag uenig i at den nye E-18 skal bygges ut etter kombinasjonsalternativet.

Han er allikevel svært positiv til den framgangsmåten vegvesenet har valgt med hensyn til å gå ut og informere om saken, men han mener at denne informasjonen

burde vært gjennomført før Stortinget fikk saken til behandling. Møterunden nå og i fjor høst er etter hans syn kommet 7 - 8 år for sent.

Også andre av de som besøkte utekontoret, ga uttrykk for at dette var en fin måte å møte lokalbefolkningen på. Det er erfaringene som Steinar Aspen og representantene for konsulentfirmaet gjorde seg etter at møterunden var avsluttet og 2 - 300 interesserte hadde vært innom og fått informasjon om planen. Publikum ga også uttrykk for at det er positivt å komme i direkte kontakt med dem som utfører planleggingsjobben.

Også for oss er det nyttig å høre folks mening, sier Aspen til Vestfolder'n. I en så stor sak som dette, er det viktig for oss å kjenne til så mye som mulig av de tanker og synspunkter folk gjør seg med hensyn til å få en ny E-18 i området.

Når alle synspunkter og forslag er kommet inn 15. august, vil Aspen og hans medarbeidere på vegkontoret og hos konsulenten sette seg ned og starte det møysommelige arbeidet med å fastlegge den endelige traseen. Hovedplanen skal være ferdig i løpet av neste år.

**Maskininstruktøren informerer:**

## HVA SLAGS BENSIN SKAL BRUKES?

Det er i seinere år fokusert på de skadelige virkninger blytilsetninger i bensin har på natur og miljø rundt oss. Skogsdøden i Mellomeuropa var vel det som for alvor satte fart i diskusjonen om å begrense blyutslippet fra biler og maskiner.

Blyets oppgave som bensintilsetning har bl.a. vært å smøre motorens ventiler. I senere år er det derfor satset adskillig på å konstruere bensinmotorer som klarer seg uten denne tilsetning. Enkelte bilmodeller har i flere år vært forberedt for blyfri bensin, men bensinen har ikke vært tilgjengelig annet enn på noen få bensinstasjoner i Oslo området.

På nyåret i år ble blyfri bensin lansert over hele landet, og bensinen ble rimeligere slik at det skulle lønne seg å kjøre «miljøvennlig». Vi fikk da tre nye benevnelser på bensintypene:

**Blyfri, Lavbly og Super (eller Høyoktan)**

De fleste har sikkert funnet ut hva slags bensin de skal bruke på sin egen bil. Men hva skal vi bruke på

*Forts. side 21 —*



*Gunnar Eriksen på lageret har en del forskjellige maskiner med bensinmotor. Bruk blyfri bensin på disse.*

# SPESIELLE ULYKKESPUNKTER I VESTFOLD

Av Aage H. Carlsen

I Vestfolder'n nr. 5/85 rapporterte vi om 27 spesielle ulykkespunkter og -strekninger på riksvegene i Vestfold. I løpet av 1985 kom det fire nye punkter til. Disse er rv 308, kryss Rådhusgaten og kryss Rambergveien, begge Tønsberg, rv 309 ved Bergan på Nøtterøy og rv 310, Tanggaten kryss Bakkegt. i Horten.

En gjennomgang av de politiregistrerte ulykkene på fylkesvegene har gitt 21 tilsvarende punkter og strekninger på fylkesvegnettet vårt. Disse er:

Z-110 Frankendalsv. kryss Dr. Holmsv., Larvik.

Z-114 Håkonsgt., strekning Nansetgt.-Frankendalsv., Larvik.

Z-154 Gloppeskogen, Tjølling.

Z-170 Høstgt., kryss Hystadveien, Sandefjord.

Z-180 Peter Castbergsgt., ved

jernbanestasjonen, Sandefjord.

Z-251 Ringveien, kryss Linglemv., Sandefjord.

Z-260 Vesterøyveien, Ved Kamfjordlia, Sandefjord.

Z-261 Framnesveien, ved Hu-

## ULYKKESPUNKTER OG STREKNINGER - RIKSVEGER, Foreløpig handlingsprogram

Pr. 31.12.1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990-93	Tiltak
E18 kryss Z956, Gutu i Sande.....			x <sup>1)</sup>				Kryssutbedring
E18 ved Foss bru i Sande (Heimdal-Rølleshaugen) ....		525	x				Veglys (86)
E18 under Kjøkkenfjellet i Holmestrand.....	70						Veglys
E18 Baklandsbakken - Helland i Våle .....			2500				
E18 kryss Rv 310, Kopstad i Borre .....				500	1500		
E18 kryss Z666, Pauli i Våle.....		50					Kryssregulering, skilting
E18 kryss Z665, Undrumsdal i Våle .....					1000		
E18 kryss Rv 35, Ås i Sem.....		100					Utb. av lyssignalanlegg
E18 kryss Z560, Sørby i Stokke .....		200					Veglys, fartsgr., kryssutb.
E18 kryss Z265, Langåker i Sandefjord .....						500	
Rv 303 ved Herregårdsbakken i Larvik .....						1000	
Rv 303 kryss Z102, Kr. Fredriksveg i Larvik .....						100	
Rv 303 kryss Z260, Strandpromenaden i Sandefjord ..		200					Kryssutb., ombygg lyssign.
Rv 303 kryss Jernbanealleen i Sandefjord .....	250						Lyssignalanlegg
Rv 304 kryss Moveien, Haukerød i Sandefjord .....					100		
Rv 308 kryss Rv 35, Sem kirke i Sem .....		300					Permanent rundkjøring
Rv 308 kryss Z466, Tollbodgt. i Tønsberg .....							
Rv 308 kryss Conradisgt. i Tønsberg .....		500	1000	2000			
Rv 308 kryss Svend Foynsgt. i Tønsberg .....							
Rv 308 kryss Rv 310 og 311 i Tønsberg.....							
Rv 308 ved Kolberg i Nøtterøy .....						x	
Rv 310 Storgata m. Torggt. - Braarudgt. i Horten .....					150		
Rv 310 Jernbaneoverg. - Gunnerudbrekka, Horten ....	200						Veglys
Rv 310 ved Skibrekk i Sem .....						500	
Rv 310 kryss Jernbanegt. i Tønsberg.....				200			
Rv 311 kryss Z509, Presterød i Sem .....					150		
Rv 311 kryss Z537, Gauterød i Sem .....				300			
<b>Nye i 1985:</b>							
Rv 308 kr. Rådhusgt. i Tønsberg se Rv. 308 over..							
Rv 308 kr. Rambergv. i Tønsberg » » »							
Rv 309 ved Bergan i Nøtterøy .....		x	x				
Rv 310 Torggt., kryss Bakkegt. i Horten.....					100		
<b>Andre:</b>							
E18 Holm i Sande .....		200					Veglys
E18 (gml.) Nanset .....		300					Kryssutbedring
301 Stavernsveien.....		150					Veglys
	<b>2525</b>	<b>3500</b>	<b>3000</b>	<b>3000</b>			

1) x markerer prosjekter som belastes program. kat. 3.2, Gang- og sykkelveger.

- vikv., Sandefjord.
- Z-261 Framnesveien, ved Gonvikbakken, Sandefjord.
- Z-264 Hegnaveien, kryss Uranienborgv., Sandefjord.
- Z-415 Torødveien, kryss Vestvikv., Nøtterøy.
- Z-459 H. Wilhelmsens allé, Heimdalkrysset, Tønsberg.
- Z-459 H. Wilhelmsens allé, kryss Monradsgt., Tønsberg.
- Z-465 Eikveien, strekning Per Gyntsv.-Idrettsv., Sem.
- Z-465 Eikveien, strekning Sildreveien-Sem prestegård, Sem.
- Z-468 Farmannsveien, kryss Eckersbergsgt., Tønsberg.
- Z-469 Slagenveien, kryss Monradsgt., Tønsberg.
- Z-510 Valløv., strekning Olsrødkrysset-Ø. Bogenv., Sem.
- Z-437 Ringshaugv., strekning Titanv.-Tarev., Sem.
- Z-703 Arne Beckersgt., kryss Thoresensgt., Horten.
- Z-712-714 Ollebakken/Oregt., strekn. riksveg 310.
- I alt har vi altså 52 spesielle ulykkessteder i Vestfold. Det ka-

rakteristiske ved disse stedene er at alle ligger på E 18 og øst for denne, med en klar konsentrasjon i byene, spesielt Sandefjord og Sem/Tønsberg, 11 i Sandefjord og 20 i Sem/Tønsberg. Av riksveger er det E 18 med 10 og rv 308 med 8 ulykkessteder som skiller seg ut. På fylkesvegene er ulykkene spredd på flere veger uten at vi skal trekke frem noen spesielle.

#### **Hva skal nå skje med disse ulykkesstedene?**

For riksvegene er det nå stilt 12 millioner kroner til disposisjon i perioden 1986-89 til utbedring. Det er foretatt en nærmere analyse av alle ulykkene for å prøve å finne frem til utbedringstiltak som kan redusere antall ulykker. I samarbeid med politiet har vegvesenet foreløpig drøftet mulige tiltak i en del av punktene. Resten vil bli gjennomgått og drøftet etterhvert. På dette grunnlag er det satt opp et foreløpig handlingsprogram. Kostnadene er rent foreløpige og må justeres etterhvert som detaljerte planer blir utarbeidet.

I perioden 1982-85 har det skjedd i alt ca. 180 personskadeulykker eller ca. 45 pr. år i disse punktene og strekningene. En investering på 12 millioner kroner er beregnet til å gi en reduksjon på 12-20 personskadeulykker pr. år fra 1990. Ved utgangen av 1989 vil det gjenstå endel steder som ikke er utbedret og nye spesielle ulykkessteder vil ha oppstått. Utbedringsarbeidet bør fortsette. Erfaringene viser at slike tiltak har god effekt med hensyn til reduksjon av ulykkene.

Et tilsvarende handlingsprogram vil nå bli utarbeidet for ulykkesstedene på fylkesvegene. Det gjenstår imidlertid å få penger til utbedring. En foreløpig beregning viser at vi trenger ca. 10-15 millioner kroner. Det vil gi en reduksjon på ca. 15 personskadeulykker pr. år. I 1985 bevilget fylkestinget 0,7 millioner kroner.

Det er opp til fylkespolitikerne om arbeidet med utbedring skal komme skikkelig igang.

## ALLE HAR EN DRØM

Alle gutter har barndomsdrømmer som aldri går i oppfyllelse. Det dreier seg ofte om å bli flyver, brannmann, politi eller lignende.

Under en befaring midt i mai kunne vi på vektstasjonen på Solum se en slik drøm realisert. Det var en herværende ingeniør som dirigerte vogntog av alle vektclasser. Hvordan han var havnet i den posisjon og hadde fått en slik myndighet er en annen historie som han eventuelt må innvie leserne i selv ved en anledning.

Synet var imponerende for en som selv har hatt guttedrømmer, og jeg har notert armbevegelsenes betydning dersom min sjanse kommer. . . .



**TRAFIKKUNDERSØKELSE I TØNSBERG**
**34 000 INTERVJUSKJEMAER DELT UT**

Av **Tore Kaurin**

Tirsdag 13. mai ble samtlige trafikanter på veg til Tønsberg stoppet og tildelt et intervju-skjema som skulle fylles ut ved reisens slutt. I tidsrommet 0600 til 1200 og 1400 til 2000 ble det delt ut i alt 34 000 skjemaer. Undersøkelsen omfattet samtlige innfartsveger til Tønsberg, og hensikten med den er å få informasjon om hvor mange trafikanter som vil benytte en eventuell ny ringveg nord for Tønsberg, dvs. fra Kilenområdet til Kjelle, evt. Sem kirke. For å vite mest mulig om nytten av en slik ringvegforbindelse var det absolutt nødvendig å fornye trafikkdataene. Vi starter i disse dager opp en hovedplan for å avklare trasevalget på strekningen Kilen — Kjelle (Sem kirke) og undersøkelsen var første ledd i dette arbeidet.

Undersøkelsen vil også gjøre oss i stand til å vurdere nytten av en ny forbindelse over til Nøtterøy om tillegg til Kanalbrua. Et slikt prosjekt ligger sannsynligvis langt fram i tid hvis det ikke skulle komme dalende en del millioner ned fra et eller annet sted. Likevel mener vi det er viktig å danne oss et visst bilde av prosjektets eventuelle nytte, bl.a. som et ledd i arbeidet med Norsk Vegplan.

Det knyttet seg en viss spenning til hvordan det ville være mulig å gjennomføre en undersøkelse av denne typen på veger med årsdøgntrafikk på opptil 25 000 — 30 000 kjøretøyer uten å lage fullstendig kaos. Mange skeptiske spådommer til tross gikk undersøkelsen smertefritt. Foruten et

godt gjennomtenkt opplegg skyldes dette ikke minst at mannskapene fra Åsgårdstrand idrettsforening — i alt 60 medlemmer — gjorde en kjempeinnsats i det ufysiske vårværet.

På forhånd hadde vi kalkulert med at en svarprosent på ca. 30 ville gi oss sikre holdepunkter i den videre vurderingen. I skrivende stund er ca. 46% av skjemaene returnert. Det er vi meget godt fornøyd med, og det viser at trafikantene også føler trafikkproblemene på kroppen i en slik grad at de vil hjelpe oss til å få best mulige trafikkdata. Et slikt grunnlag gjør oss i stand til å planlegge det mest mulig effektive vegsystemet i Tønsberg-området. Trafikantene var også i overveiende grad blide og forståelsesfulle. Flest sure ansikter finner man blant de



På innfartsvegene til Tønsberg ble det delt ut 34 000 spørreskjemaer i løpet av den dagen undersøkelsen foregikk.

# PERSONALSITUASJONEN PÅ ANLEGGSAVDELINGEN

Av Karl Høiland

Gjennom en lengre tid har vi hatt en svært stabil arbeidsstokk på anleggsavdelingen. Det har ikke vært annen avgang enn de som har sluttet og gått over i pensjonistenes rekke. Dette gjelder på alle plan innen anleggsdriften. Fortsatt gjelder dette for tjenestemennene ute. For oppsynsmannssjiktet har det i løpet av det siste året skjedd endel endringer. Antallet er redusert med tre. Det er her imidlertid snakk om interne overføringer til vedlikehold og laboratoriet.

Situasjonen på anleggsavdelingen ved vegkontoret har som tidligere nevnt vært stabil, og vi har ikke hatt noen avgang ut over de som har gått av med alderspensjon. I løpet av det siste året har vi i tillegg hatt to som har sluttet. Først

I. Wulff som fra sommeren 1985 fikk innvilget to års permisjon for Norad-oppdrag. I tillegg sluttet E. Hansen ved nyttårstider, for å gå over i privat virksomhet. Vi hadde i utgangspunktet en minimumsbemanning ved anleggsavdelingen. Når to så sentrale personer slutter ved avdelingen uten at vi raskt kan få ansatt nye, skaper det endel småproblemer ved avdelingen. Det har bl.a. vært nødvendig å foreta endel omstokking på anleggsledelsen, og enkelte har i denne perioden vært svært belastet.

Situasjonen vil imidlertid snart bli bedre. Vi har nå ansatt tre nye ved anleggsavdelingen. Geir M. Bø og Dag Atle Tangen begynte 2. juni, mens Leif Kjølén begynte 16. juni.

Geir Magne Bø kommer fra grunnseksjonen og skal overta i første omgang anleggsledelsen på rv. 311 Jonborg - Saltkopp.

Dag Atle Tangen har eksamen fra NTH og har ca. 1/2 års praksis fra SINTEF etter endt utdanning. Han blir knyttet til driftsoppfølging samt utføre endel stabsoppgaver.

Leif Kjølén har siv.ing. utdanning fra Tyskland med eksamen fra 1977. Han har bl.a. praksis fra Finnmark vegkontor som anleggsleder. Nå kommer han fra Vassdragsvesenet der han har drevet med entreprisoppfølging. Leif Kjølén overtar som anleggsleder på E18 i Sem.

Fra 2. juli kommer G. Hasle til å overta som anleggsleder på Elveveien, forøvrig blir det ingen andre endringer.

Jeg vil til slutt ønske de nyansatte på avdelingen velkommen og ønsker de lykke til med jobben.

personene som selv forfekter at effektiviteten skal settes i høysetet (les: førere av Mercedes 250 S, BMW 725 I, Rolls Royce etc. m/mobiltelefon). For undertegnede er det et tankekors at mange av disse personene er så effektive at de ikke har forståelse for at vegvesenet er avhengig av deres opplysninger for å legge opp til et effektivt vegsystem som skal bringe folk trygt og ikke minst raskt fram til bestemmelsesstedet.

Dataene fra undersøkelsen vil nå bli bearbeidet av Vegdirektoratet. Over sommerferien vil vi kunne presentere de første resultatene av undersøkelsen. Resultatene vil også kunne brukes av andre interessenter enn vegvesnet og vil forhåpentligvis gi næring til en ny giv i vegutbyggingen i Tønsbergområdet.

## Hva slags bensin ...

Forts. fra side 17 —

«gule» biler og bensindrevne småmaskiner?

Og hva er tilgjengelig på våre pumper på vegstasjoner/vegsentral? For å svare på det siste først: På Sande og Vervingen finnes kun Super (eller Høyoktan). Vegsentralen har både Super og Blyfri.

Dette betyr at det ikke er å få blyfri bensin på de to vegstasjonene, men mange fyller ute på private stasjoner, så det skulle ikke være noe problem å få blyfri bensin.

Hva slags bensin skal vi bruke?  
— Volvo 245 (514-40): Super  
— Opel Kadett 1,2 N-motor (de eldste bakhjulsdrevne): Super  
— Opel Kadett 1,2 S (1. gen. forhjulsdrevne): Lavbly  
— Opel Kadett 1,3 S (de nyeste): Kan kjøres på Blyfri, men først etter at tenningen er justert ned 5°. Sjekk dette med verkstedet.

— Volkswagen Transporter: blyfri  
— Småmaskiner: (grassklippere, pumper, vibratorer og el. aggregater). Med 4-takts motor f.eks. Briggs & Stratton eller Honda: **Blyfri bensin.**

— Motorsager (totaktsmotor). Endel leverandører anbefaler Lavbly «for å gardere mot uhell». Vår sagleverandør Stihl sier klart: **Blyfri bensin.**

Dette er også logisk, da en totaktsmotor ikke har ventiler som krever smøring.

Til slutt: En løper ingen teknisk risiko ved å fylle bensin med for høyt blyinnhold. Men vi søker med dette altså å bevisstgjøre våre tjenestemenn til å bruke mest mulig miljøvennlig drivstoff.

Et første skritt på veien mot reinere luft, det neste må bli å utstyre maskinparken med pedaler!

**God blyfri sommer!  
Kåre Holtung**

# SOMMERKRYSSORD

Vi prøver med en ny nøtt, og regner med at lyse og forhåpentligvis varme sommerkvelder kan gi inspirasjon til mange løsninger.

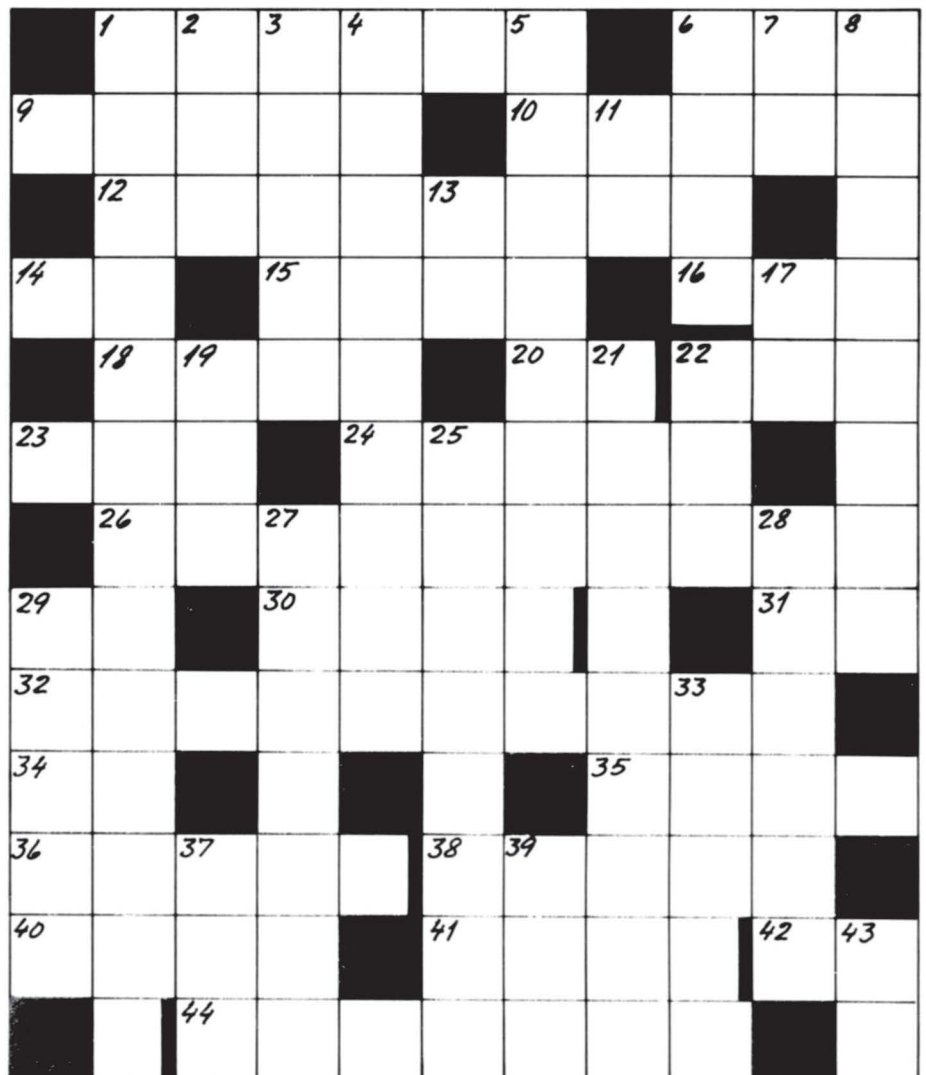
Løsningen sendes redaksjonen innen 1. august. Husk å merke konvolutten med kryssord. Oljelamper venter i premie til de 2 første riktige løsningene.

## VANNRETT:

1. Orden
6. Hyle
9. Ryker
10. Slaget
12. Harmonien
14. Sår
15. M.navn
16. Økt
18. Pronomen
20. Stater
22. Egen
23. Tverr
24. Treffe
26. Er ikke vegvesenet som arbeidsplass
29. Mål
30. Mynt
31. Tallord
32. Uten tvil
34. Fork.org.
35. Pronomen
36. Fremkomstmiddelet
38. Elv
40. Hjelpetiltak
41. Måle-enhet
42. Artikkel
44. Sympatisere

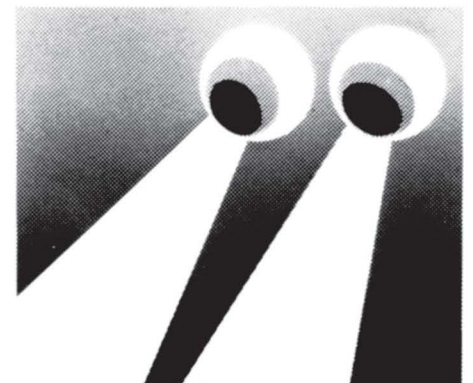
## LODDRETT:

1. Årlig fenomen
2. Gi
3. Sunt kosttilskudd
4. Sann



5. Årlig utgave av månedlig tidsskrift
6. Sted i Hardanger
7. Beskyttelse
8. Tiraden
11. Slagsted
13. Pronomen
17. Hellig
19. Spaserer
21. Glidemiddelet
22. Pattedyr
25. Fremkomstmiddel
27. Lærlingene
28. Spillene
29. Bukt
33. Hundyrene
37. Vekst
39. Krype
43. Drikk

**BLI SETT I TIDE  
BRUK LYS  
OM DAGEN**



## NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

### 047-DRIFTS- OG KOSTNADSOPPFØLGING

#### Veiledning 69 sider

Formålet med denne håndboka er først og fremst å gi en oversikt over hva vegvesenets regnskaper gir av resultatlistor for anleggs og vedlikeholdsdriften og hvorledes disse resultatlistor kan brukes i drifts- og kostnadsoppfølgingen. Oversikten er tenkt spesielt for anleggsbestyrere, driftsplanleggere og oppsynsmenn på anlegg og for distriktsledere, vegmestere og oppsynsmenn i vedlikeholdet.

### 120-RYSTELESER VED SPRENGNING

#### Lærebok 63 sider

Veiledning om rystelser som oppstår når sprengstoff detonerer. Hvordan rystelser oppfattes og hvilke virkninger disse har på omgivelsene. Forholdsregler og beregninger m.v.

### 113-PREBET versj. 86

#### Veiledning 0049 sider

Hensikten med programmet er å beregne nødvendig armering for en prefabrikkert spennbetongbjelke. Brukerne bør ha tilstrekkelig kunnskap og erfaring til å gi fornuftige inngangsdata til programmet og til å vurdere om resultatene er sannsynlige.

Programmet er tilgjengelig på ND 100/500 og Prime datamaskiner. Det kan kjøres fra term. som interaktiv kjøring eller som satsvis behandling. Progr. er skrevet i Fortran 77.

### 108-PLABE versj. 86

#### Veiledning 0043 sider

Hensikten med programmet er å beregne krefter i en ettspenns rett platebru med eller uten understøttelse av bjelker. Brukerne bør ha tilstrekkelig kunnskap og erfaring til å gi fornuftige inngangsdata til programmet og til å vurdere om resultatene er sannsynlige.

Programmet er tilgjengelig på ND 100/500 og Prime datamaskiner. Det kan kjøres fra terminal som interaktiv kjøring eller som satsvis behandling. Programmet er skrevet i Fortran 77.

### 127-KAPASITET I KRYSS

#### Veiledning 0052 sider

Håndboken viser et samlet sett metoder for beregning av kapasitet og trafikkavviklingsforhold i ikke signalregulerte kryss.

**Nærmere opplysninger om håndbøkene kan du få ved å henvende deg til Else Marie Christensen på vegkontoret.**

## Personalnytt

50 år

Ole Gunnar Lyngdal 5. juli

Annlaug Wold 23. juli

Signe Pedersen 28. juli

65 år

Trygve Berg 14. juli

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

### VI ØNSKER VELKOMMEN

Dag Atle Tangen, anleggs-avd.

Leif Kjølén, anleggsavdelingen

### VI TAKKER FOR GODT SAMARBEID

Kjetil Lehn

Tone-Gry Håkonsen

Birgith Johansen

### TILSATT I 25 ÅR

Allan W. Kristiansen,

Audun Nordbotten

### TILSATT I 40 ÅR

Bjarne Solli

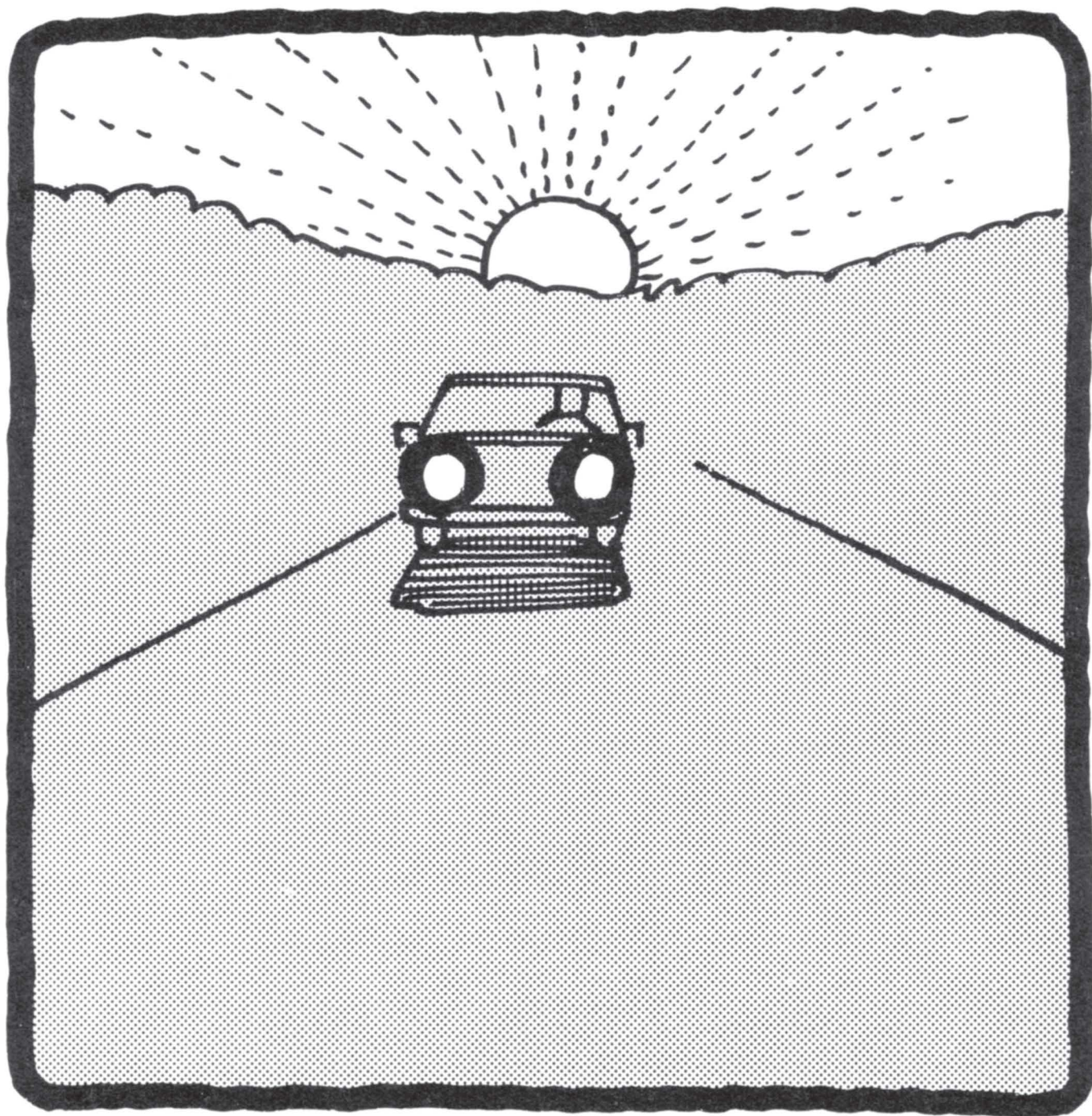
### PENSJONISTER

Anton T. Gran

Reidun Abrahamsen

Liv Røkenes

Inger M. Eliassen



**I motlys får du tidligere øye  
på biler med lys**

---