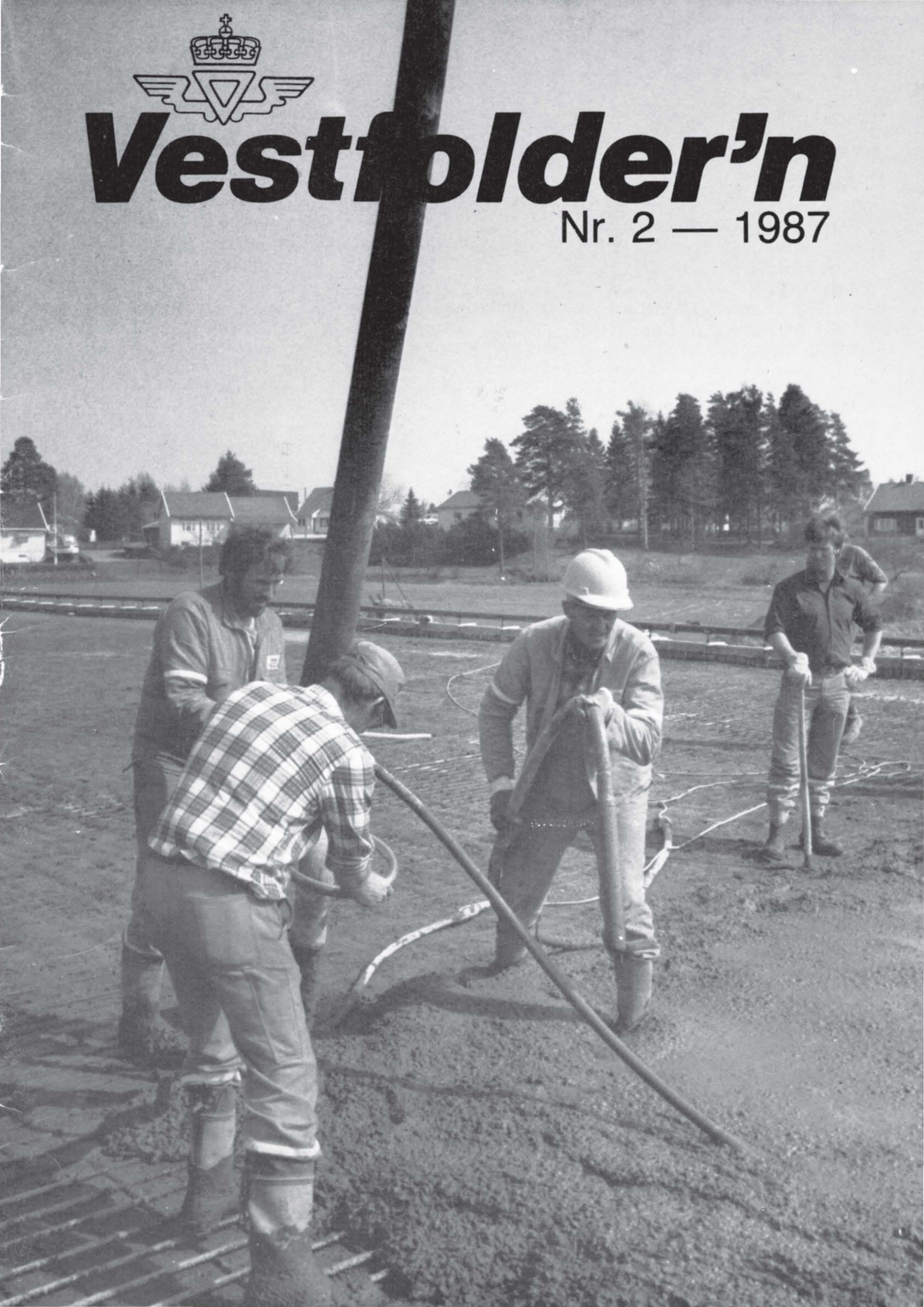




Vestfoldern

Nr. 2 — 1987





Vestfolder'n

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Vestfold

NR. 2 MAI 1987
13. 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:

	side
Trafikksikkerhet og overvåkning	3
E-18 utbyggingen i Sem.....	4
Elisabeth er blitt vegtjenestemann.....	5
Fortsatt vegvesenet	5
Ny vegstasjon i område I.....	6
Skidag med vri.....	8
Vedlikeholdet i kamp med klokka.....	10
Ny hovedtillitsmann i driften.....	11
Nattlig besøk på vegkontoret.....	12
En kostbar vinter.....	13
Anleggsdriften 1987.....	14
Fortsatt vanskelige arbeidsforhold i biltilsynet	15
Nytt datautstyr på vegkontoret.....	16
Vegforbindelse Tønsberg — Nøtterøy	17
Tyveri raskt oppklart.....	19
Informasjonsstand på anleggskontor.....	20
De gode gamle dager	21
Personalnytt	23

Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.

FORSIDEBILDE: *Bispeveien bru på ny E-18 i Sem ble støpt 28. april*

TRAFIKKSIKKERHET OG OVERVÅKNING

De siste store trafikkaksjonene på vegene i Vestfold, og da særlig på E 18, viser at det er uniformert politi som er resepten når det gjelder å få ned hastighetsnivået. Vegvesenets egne radarmålinger viser at farten ligger på et forsvarlig nivå når politiet på det nærmeste viser seg fram på veien. Ellers er hastigheten til tider skremmende høy. Det ser ut som om stadig flere kjører hardt på E 18 gjennom Vestfold. At det også kan være vanskelige føreforhold, ser heller ikke ut til å skremme folk fra å trække hardt på gasspedalen.

Ulykkesutviklingen i fjor er også i en viss grad en bekreftelse på at det kjøres hardt. Vi har ikke hatt så mange trafikkulykker i Vestfold på mange år som det fjorårsstatistik-

ken viser. Mange av ulykkene bar også preg av at stor fart var en direkte årsak.

Da Justisdepartementet økte politiovervåkingen i fjor høst, gikk ulykkestallene ned. Heldigvis ser det ut til at denne trenden også har holdt seg hittil i år.

Det kan være fristende å spørre hva som skjer med oss nordmenn når vi kommer bak et bilratt. Det ser ut som om mange glemmer tid og sted og lar seg rive med i en fartsrus om ingen ende tar. Informasjon om hvor farlig det er, og hvor stor risikoen for å komme ut *for en ulykke i store hastigheter, ser når faren for å miste førerkortet blir overhengende, tar folk fornuften fatt og kjører pent.*

Det kan være farlig å begi seg ut i en diskusjon om hva årsaken til

denne opptreden i trafikken er. Sannsynligvis er det ikke bare en årsak, men flere. Jeg vil allikevel trekke fram en side ved saken, og det er trafikantenes holdninger. Det burde ikke være nødvendig med noen barnepike ute på vegene, men det er et tydelig faktum at politiets rolle i stor grad er å være barnepike. Vi viser ingen respekt for trafikk og trafikkspørsmål så lenge vi er alene på vegen som trafikanter, men så snart politiet viser seg, er vi svært så respektable. En slik reaksjon må etter mitt syn bety at det må være noe galt med vår holdning til trafikkspørsmål.

En trafikkulykke er ingen personlig sak, men i høyeste grad et alvorlig samfunnsproblem. Jeg håper derfor at politiet vil opprettholde den skjerpede trafikkovervåkingen fram til vi har lært å vise en større grad av respekt for trafikkforholdene, og da i særlig grad for stor fart.

Jan Haugerød



Det ser ut som at stadig flere kjører svært fort på E 18 så lenge politiet ikke viser seg.

E-18 utbyggingen:

STOR AKTIVITET I SEM

Av Jan Haugerød

Nærmere 40 millioner kroner, eller vel halvparten av årets anleggsbevilgning, går til bygging av ny E-18 i Sem. Det er nå stor anleggsvirksomhet på hele strekningen fra Holmenåsen og nordover til Fyllpå.

På flere kortere strekninger er arbeidene i gang med matjordavtak og oppfylling av bærelag for den nye veien. Det kan kanskje virke noe tilfeldig og lite rasjonelt at det nå arbeides på flere kortere strekninger i stedet for å konsentrere arbeidene på en strekning. I år skal det brukes hele 13 millioner av den samlede bevilgning til bygging av en rekke bruer på den nye E-18, og det er viktig at bruarbeidene går mest mulig rasjonelt. At vi nå arbeider på flere kortere strekninger, er helt naturlig, sier oppsynsmann Georg



I Holmenåsen er arbeidene med å sprengne ut flere tusen kubikkmeter fjell startet. Steinmassene pukkes og brukes andre steder på anlegget.



Oppsynsmann Georg Johnsen er godt i gang med den nye E-18 forbi Sem. Her er arbeidene i gang på en strekning mot Aulielva. Veien bygges ferdig slik at utstyr og materiell til bygging av brua kan bringes fram. På den måten spares utgiftene til dyre interimsveier.

Johnsen. Det vi nå gjør, er å bygge den nye E-18 frem til flere brusteder slik at vi kan få frem utstyr og materiell som skal brukes til bruarbeidene. På denne måten sparer vi ekstra utgifter til bygging av interimsveier.

I Holmenåsen er sprengningsarbeidene også startet opp. Her skal det tas ut mange tusen kubikkmeter stein for å få frem den nye veien. Disse steinmassene pukkes og brukes til oppfylling av den nye veien.

Arbeidet er også i rute på den delen av Bispeveien som skal føre Ramnestrafikken utenom det lysregulerte krysset ved Jarlsberg vertshus. Johnsen sier at trafikken skal settes på denne parsellen til pinse. Da vil de største problemene med kryssing av E-18 på dette stedet være løst.

ELISABETH ER BLITT VEGTJENESTEMANN

Av Jan Haugerød

Endelig er Elisabeth tilbake der hun føler at hun hører hjemme. Etter mange år med barnepass og noen år på tegnekontor, er hun tilbake på laboratoriet. Nærmere bestemt på vegvesenets nye laboratorium på Ås vegstasjon.

Elisabeth Bratås ble ansatt som tegner på planavdelingen i august 1980. Grunnen til at hun havnet i denne jobben var at det ikke var så lett å få jobb som laborant i Vestfold. Hun har sin utdanning ved kjemilinjens på Bærum yrkesskole, og har jobbet ved laboratoriet i Oslo lysverker og kjemisk institutt på Blindern.

Elisabeth ville også gjerne se en annen side ved vegvesenets virksomhet, og da stillingen på laboratoriet ble lyst ledig, søkte hun. — Etter seks år på tegnesalen er det artig med litt forandring, og nå får jeg også anledning til å komme tilbake til et yrke jeg kjenner fra før, selv om jeg ikke har noen erfaring



Elisabeth Bratås er eneste kvinne som er ansatt som vegtjenestemann i Vestfold. 1. april begynte hun på laboratoriet på Ås etter å ha vært tegner på planavdelingen i 6 år.

i å analysere asfaltprøver tidligere.

— Til nå har det for det meste blitt opplæring, men jeg synes arbeidet virker interessant og spennende, sier Elisabeth. Hun er ansatt som vegtjenestemann og er eneste kvinne i denne stillingska-

tegorien i Vestfold. — Det virker som om det er et trivlig miljø her oppe, men det blir nok stillere her enn på vegkontoret fordi det ikke er så mange ansatte på laboratoriet, sier Elisabeth Bratås til Vestfolder'n.

Fortsatt vegvesenet

Av Jan Haugerød

Så skulle det allikevel ikke bli Statens vegverk. Etter en debatt i Stortinget, fant Samferdselsdepartementet ut at det ble for kostbart å endre etatens navn. Dermed ble ti hardt tiltrengte vegmillioner spart på årets budsjett.

Det ble nedlagt et stort arbeid både i fylkene og i Vegdirektoratet i de to månedene det gikk fra meldingen om navneendringen kom til beskjeden om at saken var droppet kom. En del materiell med emblem og etatens navntrykk ble i all hast

spredt, og forøvrig ble forholdene lagt til rette for at navneendringen skulle kunne gjennomføres med minst mulig sløsing av ressurser.

Ti millioner kroner var altså nok til å velte denne enestående muligheten til å gi etaten en glimrende mulighet til å profilere seg og markedsføre seg som en etat med ansvar for det som skjer innen veg- og vegtrafikkspørsmål i landet vårt. Vi er tross alt en etat med nærmere 15 000 ansatte og en virksomhet som på det nærmeste berører hele landets befolk-

ning og har et årlig pengeforbruk på over 8 milliarder kroner.

Skulle ikke en slik mulighet til å markedsføre oss være verdt ti millioner kroner?

Vi trenger ikke å gå langt innenfor det private næringsliv for å se hvordan det satses på markedsføring der. Da Norske Folk og Norges Brannkasse slo seg sammen og endret navn til UNI, kostet bare navneendringen på bygninger og kontorer omlag 15 millioner. I tillegg kom store utgifter til endring av brevpapir, brosjyremateriell og ikke minst selve markedsføringen av det nye navnet. Dette skjer i en virksomhet som bare omfatter omlag 2 500 ansatte.

Ny vegstasjon i område 1

PLANLEGGINGEN I GANG

Av Jan Haugerød

En prosjektgruppe er i gang med planlegging av ny vegstasjon for vedlikeholdsområde 1. Stasjonen skal også inneholde rom for biltilsynet og brukskontrollens virksomhet. Prosjektgruppen var 4. februar i år på en befaring til Buskerud for å se på hvordan kombinasjonen vegstasjon og biltilsynsstasjon var løst der.

Den nye vegstasjonen i vedlikeholdsområde 1 bør plasseres sentralt i forhold til den nye E 18. Hillestad og Skjeggestad er de stedene som ser ut til å være mest aktuelle for det nye anlegget. Biltilsynet er interessert i en fellesløsning for å styrke biltilsynets

virksomhet i nordre del av fylket.

Prosjektgruppen som er nedsatt skal innen 1. oktober i år legge frem et romprogram for vedlikeholdets og biltilsynets behov. De skal skissere alternative prinsipløsninger for utforming ved lokalisering Hillestad og Skjeggestad. De skal også avklare om den nye stasjonen bør bygges i tilknytning til et rasteplassanlegg langs den nye E 18, og se på fordeler og ulemper ved kombinasjon med anleggsrigg for den nye E 18. Per Korsnes ved vedlikeholdsavdelingen er prosjektleder. I gruppen deltar videre Svein Dukefos, Rolf Sommervik og Arne Rekstad fra vedlikeholdsav-

delingen. Fra biltilsynet er Harald Ouff med og Frank Larsen er maskinavdelingens representant. Planavdelingens representant i prosjektgruppen er Olav Sjønøst. Senere vil gruppen bli utvidet med en representant fra anleggsavdelingen.

Befaringen 4. februar gikk til Kongsberg og Hønefoss hvor vegvesenet i Buskerud har fellesanlegg for biltilsynet og vedlikeholdet. Hensikten med turen var for prosjektgruppen å få høre brukernes erfaringer med anleggene både på godt og vondt.

Turen gikk først til Gomsrud vegstasjon Kongsberg. Her tok



Tegningene over Hemsmoen stasjon ble studert nøye.



På Gomsrud vegstasjon orienterte vegmester Steinmoen og seksjonsleder Kvikstad.

vegmester Steinmoen og seksjonsleder Kvikstad fra biltilsynet i mot vestfoldingene. Det ble både kaffe og rundstykker i forbindelse med en orientering om byggene på området, og en omvisning i lokalene. Gomsrud ble bygd tidlig på 70 tallet, og er ikke av de mest moderne i dag, men Per Korsnes sier til Vestfolder'n at besøket her var nyttig selv om stasjonen sannsynligvis ikke vil være noen modell for den nye stasjonen i nordre Vestfold.

På Hensmoen ligger den nye vegstasjonen og biltilsynsstasjonen for Hønefoss. Stasjonen ligger ca. 6 km. nord for byen. Dette har vist seg å være en noe uheldig plassering. Stasjonen, burde ha ligget mer sentralt og helst syd for byen, sett fra biltilsynets side.

Hemsmoen ble tatt i bruk like før jul 1985 og hele komplekset er topp moderne. Biltilsynets kontrollhall har et lastebilløp som er hele 37 m, og det er Norges lengste.

Biltilsynet og vedlikeholdet har felles inngang til sine respektive ekspedisjonslokaler. Dette har vist seg å skape et visst problem fordi åpningstidene for biltilsynet og

vedlikeholdet er forskjellig. De forskjelligartede arbeidsoppgavene gjør også sitt til at det ikke er mulig å få til en integrering av disse funksjonene.

Tomten er hele 42 mål, og det er øvingsbane/testbane for vogntog, motorsykler m.v. inne på området. Vedlikeholdet har eget garasjebygg som også inneholder saltlager. Dette kommer i tillegg til verksteds- og lagerbygget som er bygd i tilknytning til kontorbygget.

Befaringen var svært nyttig for prosjektgruppen. De fikk med seg store mengder med informasjon som er nyttig i det videre arbeidet frem til de kan legge frem sin rapport 1. oktober i år.

Sponsing

MASKINAVDELINGEN GÅR NYE VEIER

Som de fleste kjenner til så strir maskinavdelingen med et underskudd i millionklassen. Det har vist seg svært vanskelig å få regnskapet i balanse uten å bruke utradisjonelle metoder.

I likhet med andre organisasjoner i motvind har også vi funnet det naturlig å inngå en sponsoravtale. Vi har tegnet avtale med Volvo Norge A/B som er vår hovedleverandør av maskiner og biler.

Fra og med i år vil Volvo bidra med et ikke uvesentlig beløp til delvis dekning av vårt underskudd. Vi regner med å ta inn resten på våre justerte priser for biler og maskiner.

Ut over at vi har forpliktet oss til å kjøpe en viss årlig minimumskvote av biler og maskiner har Volvo Norge A/B også forlangt at Vegvesenet skal yte en aktiv reklameinnsats for firmaet. I praksis medfører dette at alle gule biler og private biler i tjenestekjøring skal føre reklame i

form av klebemerker i bakvinduet. Alle som får betalt for å kjøre i tjeneste omfattes dermed av denne avtalen.

De som allerede har Volvo får tildelt et klebemerke i gult/blått med tekst «Volvo alltid foran». De som kjører andre biltyper vil få et ditto med teksten «Jag kjører mycket heller en Volvo». Merkene hentes hos Frank Larsen i 5. etg. eller Ove Jensen på Ås snarest mulig.

Vi regner med at de som berøres av ordningen viser forståelse og stiller opp med godt humør. Som de fleste forstår betyr dette svært mye for vår avdelings anstrengte økonomi. På lengre sikt regner vi dessuten med å kunne oppnå gode rabatter for vegvesenets ansatte på kjøp av Volvo og Renault personbiler.

Det var tydeligvis ikke alle som registrerte at denne meldingen fra maskinavdelingen var datert 1. april!

SKIDAG MED VRI

Av Jan Haugerød

Det ble ingen skyteøvelse på forsvaret. I stedet ble det en øvelse i tilbaketrekning, og det er noe forsvaret kan. Det ble resultatet etter at grunnseksjonens forhandlere hadde vært i sving på Andebu Jeger- og fiskeforenings sports-skytterbane på formiddagen lørdag 21. mars. Foreningen hadde leid ut stedet både til forsvaret og vegvesenet. En skidag kan vanskelig kombineres med skyteøvelse, og da måtte en av partene trekke seg tilbake — og det ble forsvaret. Grunnseksjonen løste floken, og snart var arrangementet i gang.

Snø var det nok av på Håskén i Andebu så sent på vinteren som 21. mars. Det var heller i meste laget. I de siste dagene før skidagen hadde det kommet nærmere 60 cm, men løypekjører

Brynjar Gregersen fra Andebu idrettslag var på plass med snøscooteren og kjørte opp Vegas turløyper.

Dessverre ser det ut til at vi stadig blir færre som deltar på skidagen. Årets arrangement mønstret bare vel 70 deltakere med smått og stort. Det er sørgelig fordi skidagen er et av de få arrangementene vi har igjen hvor ansatte kan komme sammen i andre omgivelser enn innenfor kontorets vegger.

Årets skidag var den første uten tidtagning av noe slag. Nå skulle tilfeldighetene få råde fullt ut. Allikevel gikk smørediskusjonen som aldri før. Hva var best på det vanskelige føret? Noen av hver fikk etter hvert oppleve at 0 føre kan være svært så vanskelig. —



Ikke alle var like heldig med smøringen. Bjørn Andersen var en av de mange som smørte seg skikkelig bort.

Kladdeføre, sa de som kom inn med ski som så mer ut som tømmerstokker enn ski. Andre fikk ikke feste, skiene gikk like godt bakover som framover. Kanskje det tross alt var godt at det ikke var noen tidtagning.

Også i år var det stafett, men denne gang med innlagte strafferunder for utvalgte deltakere. Arrangementskomiteen satte selv sammen de forskjellige lagene, og enhver klage på lagssammensetninger ble avvist uten nærmere diskusjon.

De aller yngste fikk også denne gangen anledning til å prøve seg i akebakken selv om det var ubehagelig mye løs snø. Den observante tilskuer kunne også konstatere at både driftssjefen og juristen fikk sneket seg til en aketur på bare plastikken.



Vega's cafe hadde litt av hvert å by på.



Juristen var på plass i akebakken. På bare plastikken gikk det ikke så verst.

For de som ikke fristet tilværelsen ute i sludd og snø, var igjen skytterhuset godt å ty til. Her hadde Vegas kafe mye å by på av både boller og brus. Men mange hadde nok også med seg et rikelig utvalg av godsaker i ryggsekken.

Etter hvert som kaffelukten spredte seg, steg spenningen. Hvordan skulle nå premiene fordeles. Det var jo ikke kåret vinner hverken i langrennet eller akekonskurransen. Problemet løste arrangementskomiteen med en hatt og noen lapper med nummer fra en og oppover. Og hvem andre enn vår utvandrer til det store direktorat, Eivald Skau, gikk av med seieren.

Skidagen var igjen en suksess. Det må være riktig å utfordre Vegas medlemmer i driften til å møte opp på arrangementet. Denne gangen var de ikke med.



Ikke alle hadde det like lett i vekslingen. Enten var det hodet som var for stort eller nummeret som var for lite.



Eivald Skau gikk av med seieren (men fotografen vet ikke om han kom rundt løypa). Arrangementsgeneral Reidar Olsen overrekker vandrepokalen.

HUSK
kjørelyset

Tema på driftskonferansen:

VEDLIKEHOLD I KAMP MED KLOKKA

Av **Andreas O. Setsaa**

Av våre mange profesjoner i Vegvesenet vil jeg anta at vedlikeholdet er eldst. Lenge før romerne bandt sammen sitt verdensrike med et imponerende vegnett, med en bæreevne som tåler dagens trafikk, ble nok ferdselsårer mellom grender reparert og krattryddet. Vedlikeholdets tradisjon er å holde vegnettet i best mulig stand. Til dette er det utviklet teknikk og metoder som stadig raffineres.

Vår store utfordring i Vestfold er at vi så raskt beveger oss mot det høytrafikkerte — for ikke å si overbelastede vegnett.

I en enkel figur ser vi hvor dramatisk fort overbelastningen på E-18 kommer på oss. En tilsvarende utvikling kan vi spore i og omkring noen av våre byer, kanskje særlig Tønsberg.

Etter min vurdering var det derfor viktig at vi kom i gang med en organisasjonsutviklingsprosess i vedlikeholdet. Oppgavene i fremtiden (og den er her allerede!) må bli todelt:

Rettet mot vegen og rettet mot trafikken.





Den første del av oppgaven er det vi har tradisjon i, den andre del må vi ennå utvikle mye.

Vi må gå gjennom både våre arbeidsmetoder og ikke minst se grundig på den tid vi velger for å utføre arbeidet. Det er ikke lenger likegyldig hvilken sesong, hvilken ukedag eller time i døgnet en beveger seg ute i trafikken med et saktegående kjøretøy eller på annen måte hindrer trafikkstrømmen.

I det hardere trafikkmiljø vi kan se konturene av, er det også et overordnet hensyn å ivareta sikkerheten til det personell som får oppgaver ute i trafikken.

I første omgang er det E-18 som spesialbehandles på denne måten. For sommersesongen 1987 vil

ANDEL AV E-18 SOM ER OVERBELASTET

	ÅR		
	1985	6 km.	6,5%
	1990	49 km.	54%
	2000	78 km.	86%*)
	2000	50 km.	55%

*) Uten tilleggsbevilgning til E-18 i Nordre Vestfold.

vedlikeholdet ha ansvar for å koordinere all fysisk aktivitet på E-18 gjennom hele fylket. Dette gjøres for å unngå at områdene hver for seg samt spesialfunksjoner og andre avdelinger setter i verk tilsynelatende små tiltak, men som i sum gir uforutsatte virkninger på trafikkstrømmen.

Et annet vesentlig område som det arbeides godt med, er vintervedlikeholdet. Også her kan rutiner og metoder ennå foredles. Alle ansatte i vedlikeholdet må få tildelt seg ansvar for at brøyting og snørydding settes i verk når forholdene tilsier det. Det normale må være at alle biler og maskiner som inngår i vår vinterberedskap, umiddelbart kommer i produksjon når vedlikeholdsstandarden utløser dette. Dette gjelder selvfølgelig både egne enheter og kontraktører.

La det være hevet over tvil fra min side:

Alle brøytebiler må ha brøyting som sin primær oppgave under vinterberedskapen!

Vi må arbeide videre med å spesifisere de krav vi stiller til maskiner og maskineier som skal rydde vegkryss. Kryssene må graderes etter viktighet.

Det er videre mitt syn at veghøvlene må få en mer fremtredende plass i vårt totale vintervedlikehold, dette gjelder både intensiteten i bruken og det spekter av oppgaver vi velger å bruke høvlene til.

Et tredje forhold innen vedlikeholdet jeg vil nevne spesielt, er byene. Vestfold er et byfylke. Fra årsskiftet bor 70% av befolkningen i våre byer. 50% av riksvegene og 55% av fylkesvegene vil ligge i våre nye byer. I dag er mesteparten av vedlikeholdet av riks- og fylkesvegnettet i bykjernene ivarettatt av byenes ingeniørvesen mot en refusjon. Ansvar for vegkapitalen, framkommeligheten og trafiksikkerheten er likevel vårt.

Vedlikeholdet går nå gjennom spørsmål knyttet til å øke vårt engasjement i byområdene.

Både for ledere og operatører tilbys vedlikeholdet spennende og utfordrende oppgaver som vil kreve løsninger vi ennå ikke har tenkt på.

De fleste menneskers hverdag påvirkes, til dels dramatisk, av at våre trafikksystemer virker. Vedlikeholdets bidrag til dette er ofte avgjørende.

Aksjon skolevegmidler

Det er bevilget 24,7 mill. kroner til Aksjon skoleveg for 1987.

Vestfold har fått 1,2 mill. kroner av denne potten.

Det er en forutsetning at fylkeskommunen/kommunene bevilger en tilsvarende sum. Midlene blir fordelt av trafiksikkerhetsutvalget etter søknad fra kommunene.

NY HOVEDTILLITSMANN I DRIFTEN

Av Jan Haugerød



Hans-Thorvald Kittelsen ble valgt som hovedtillitsmann på tillitsmannsmøtet 24. februar. Valget gjaldt for to år, og han overtar etter Bjørn Sørli som har hatt vervet i 12 år.

Vi må kunne si at det blåser på toppene i vegarbeidsforeningen for tiden. Tidligere i vinter ble Allan Kristiansen valgt som

hovedverneombud, så nå er det nye krefter i to av de viktigste tillitsvervene i foreningen.

Hans-Thorvald Kittelsen hadde sin første arbeidsdag som hovedtillitsmann 16. mars. Foreløpig har han etablert fast kontordag hele mandagen og formiddagen på torsdager. — Dette er en prøveordning, sier han. Det kan bli aktuelt å

justere dette senere når jeg har fått mer erfaring i hvordan arbeidet vil arte seg.

— Den første tiden vil jeg prioritere arbeidsplassbesøk for å bli bedre kjent med de ansatte rundt omkring på de forskjellige arbeidsplassene i fylket. Jeg tror det er viktig at hovedtillitsmannen synes ute i distriktet.

Kittelsen sier at han vil forsøke å være noe kritisk til det å delta i møter. Møtevirksomheten er viktig, men det kan bli for mye. Det er viktig å avveie dette mot den øvrige delen av arbeidet som hovedtillitsmann. Som hovedtillitsmann er det også viktig å være brubygger mellom ledelsen og de ansatte. Han skal bidra med oppklarende diskusjoner og forøvrig arbeide for mer åpne forhold mellom de to gruppene. Her er informasjon viktig.

Foreningen har nå ca. 150 medlemmer og 20 plasstillitsvalgte. I den forbindelse vil det også bli en del spørsmål og henvendelser fra medlemmene. Hovedtillitsmannen skal være gruppas kontakt mot forbundet, vegkontoret og Vegdirektoratet i en rekke saker. Men Kittelsen sier at de enkelte saker skal søkes løst på den enkelte arbeidsplass så langt det er mulig.

Vestfolder'n vil ønske Hans-Thorvald Kittelsen lykke til i jobben som hovedtillitsmann, og han har lovet å bruke bl.a. Vestfolder'n når han i tiden framover skal ut med informasjon til medlemmene.

Gode og ærlige naboer

I våre stresstider er for det meste folk opptatt av seg selv og sine egne ting. Det er derfor moro å kunne komme med en solskinnshistorie fra vedlikeholdsområde 1. Den viser at det fortsatt finnes mennesker som bryr seg om

andres ting og tar vare på slikt.

Følgende brev kom til Sande vegstasjon:

Undertegnede vil høre om dere har mistet en stor låsekrok med ca. 1/2 meter kjetting?

Den er gul og ligner deres farge, og jeg fant den for ca. 8 dager siden, ved Saltbubakken. Har ringt dere, men vanskelig å få svar.

Jeg bor midt mellom Einar og

Hjalmar Engenæs, den hvite boligen. Er kroken Deres, så stikk innom og hent den, er ingen hjemme, så ligger kroken på trappa!

Vennlig hilsen Willy Øvergaard, Smørstein

Det viste seg at kroken var vår, og den er nå på plass der den hører hjemme.

NATTLIG BESØK PÅ VEGKONTORET

Av Jan Haugerød

To netter i midten av februar hadde vegkontoret besøk av ubudne gjester. Heldigvis ble ingen ting stjålet, men flere dører ble ødelagt da de ble brutt opp. Også safen på kassererkontoret ble ødelagt, men tjuvene greide ikke å få den opp.

Motivene for innbruddsraidene har sannsynligvis vært penger.

Tjuvene var 4 gutter i 17-19 års alderen. De ble oppdaget av maskinmester Gullberg i femtiden på morgenen nede i Kremmerhuset, men de greide å komme seg unna. Det er sannsynligvis de samme guttene som også gjennomførte det siste av de to innbruddene. Kanskje som en hevn for at de ble betegnet som amatører i lokalavisene.

På vegkontoret var det ved det første innbruddet 4. og 5. etasje det gikk ut over. I 4. etasje ble en dør skadet og en vegg forskjøvet. Kassererkontoret i 5. etasje gikk det hardere utover. Her var safen veltet ut på gulvet og totalt ødelagt, men safedøren holdt stand mot tjuvenes forsøk på å få opp døren. En del papirer var slengt utover og kassererens radio var ødelagt.

Ved det andre innbruddet 2 netter senere ble igjen døra til kassererkontoret brutt opp. Men nå var safen allerede åpnet og innholdet fjernet. Det tomme pengeskappet var nok en skuffelse for karene. Denne gangen var det først og fremst 6. etg. det gikk ut over. Her ble dørene til ekspedisjon og arkiv brutt opp, og en rekke arkivskuffer åpnet. Men heldigvis, sa arkivleder Mary Kristensen, ingenting ble tatt ut av skuffene. Det kunne i så fall gitt oss mye ekstraarbeid.

Tross alt må vi være glade for at

disse to innbruddsraidene ikke påførte oss enda større skader. Hvis f.eks. datautstyret hadde blitt ødelagt eller stjålet, ville vi straks ha vært ille ute. Mona Karlsen sier at reparasjonskostnadene på dører m.v. beløper seg til ca. 7000 kroner. Den nye safen koster ca. 17 000 kroner. Selv om beløpene i seg selv ikke er så alt for store, er dette en unødvendig belastning på et allerede hardt beskåret budsjett.

Det er på det rene at UNI gården har vært for dårlig sikret mot innbrudd. Samtidig er dørene fra

hovedtrappen og inn til kontorene i de forskjellige etasjene alt for dårlig. Dette kunne vaktmester Kjelsen selv konstatere etter et lite enkelt forsøk. Det tok ham omtrent 10 sekunder å åpne døren inn til resepsjonen i 6. etg. Like lang tid tok det å lukke døren igjen etterpå og det var ikke mulig å se at den låste døren hadde vært åpnet. Nå er imidlertid hoveddørene inn i huset sikret med innbruddsalarmer og låserutinene er skjerpet slik at uvedkommende ikke skal kunne komme inn i bygningen. Men et offentlig kontor må være åpent i ekspedisjonstiden, så det er viktig at alle vi som arbeider i huset passer på at det ikke sniker seg inn uvedkommende i løpet av arbeidsdagen.



Bente Huseby og Kjell Kval studerer restene av safen på kassererkontoret.

En kostbar vinter



Selv om vinteren i skrivende stund ikke har sluppet taket helt, kan vi allerede nå slå fast at vinteren er blitt kostbar for vedlikeholdsavdelingen.

Avd.ing. Christ. Heimdal på vedlikeholdsavdelingen sier til Vestfolder'n at det er perioder med vekslende temperatur, sterkt snøfall og vind som gir oss de store utgiftene. I tørre tall har vinteren gitt følgende status:

I vinter har vi hatt ialt syv perioder med sterke snøfall, ett i desember, ett først i januar, så ett rundt 19.—20. januar med sterk vind og mye føyke.

I februar hadde vi et kraftig snøvær 13. feb., og i mars først ett 15. mars, så et langvarig fra 18.—21. og til slutt ett nå 26.—27. mars. Innimellom dette noe snø som også medfører salting på E 18.

Dette har medført at vi regner med et forbruk langt over planlagt.

For riksvegvedlikeholdet regner vi det vil medgå ca. 7,3 mill. kr. mot planlagt 6,5 mill. kr. Av dette merforbruket på 0,8 mill. kr. har 0,2 mill. kr. gått til brøyting, 0,2 mill. kr. gått til is- og snørydding (høvling), 0,1 mill. kr. gått til sandstrøing, 0,3 mill. kr. gått til salting på E 18 og innfartsveiene til byene.

Til vintervedlikehold av fylkesvegene har det gått 3,8 mill. kr. mot planlagt 3,0 mill. kr. Merforbruket fordeler seg med 0,4 mill. kr. på brøyting.

0,4 mill. kr. på is- og snørydding (høvling)

Som en følge av de lange kuldeperiodene har vi fått dyp tele i år, og derav store telehiv og mange sprekker i asfaltdekkene. Vi må regne med å bruke mer til avretting av telehiv enn planlagt. Senere vil vi få omfattende reparasjoner av sprekker etter telen.

For å ta inn de merkostnader som vinteren har forårsaket må vi nok regne med å redusere noe på aktiviteten i sommer.

På fylkesvegene er det lite å ta inn. Vi bør nok tenke på å søke fylket om en ekstrabevilgning, slik at det øvrige vedlikehold ikke må forsømmes ytterligere.

PERSONSKADEULYKKER I VESTFOLD 1982-85.

Med utgangspunkt i vegkontorets registrering av personskadeulykker har biltilsynssjefen utarbeidet oversikter som viser ulykkenes fordeling på kjøretøytyper og personalder i perioden 1982-85.

Av ialt 1618 rapporterte personskadeulykker skjedde hele 41% i forbindelse med kryss, 20% var utforkjøringsulykker og 14% møteulykker.

Mopedulykkene utgjorde 271

(ca. 17%) av alle ulykkene. Her var kryssulykkene meget fremtredende og utgjorde hele 62%, mens møteulykkene utgjorde 11%.

Når det gjelder lett motorsykkel er ulykkesbildet ganske likt som for moped med 57% kryssulykker og 15% møteulykker, men hele 11% var utforkjøringsulykker.

For tung motorsykkel utgjorde utforkjøringsulykkene merkelig nok mindre enn for lett motorsyk-

kel, nemlig bare 5%. Men også her er kryssulykkene de mest fremtredende med 48%. Møteulykkene utgjør også lite, bare 7%.

Det ble i samme periode registrert 3443 drepte eller skadde i trafikken i Vestfold. Av disse var aldersgruppen 16-24 år den klart største med hele 37%. 16% var i aldersgruppen 25-34 år og 14% 60-98 år.

Totalt sett er de fleste skadd/drept i kryssulykker (44%) mens 16% er skadd/drept i møteulykker og 15% i utforkjøringsulykker. I aldersgruppen 16-24 år ble imidlertid hele 21% skadd/drept i utforkjøringsulykker.

Tema på driftskonferansen:

ANLEGGSDRIFTEN 1987

Av **Andreas O. Setsaa**

Et godt stikkord til anleggsdriften er forandring. Ingen oppgave er lik den forrige, de utføres på stadig nye steder. Dette setter selvsagt preg på avdelingen som kontinuerlig må tilpasse seg nye situasjoner. Sammensetning av nye arbeidsgrupper og omfordeling av oppgaver er og må være hverdagsbegivenheter. I andre enheter av vår

virksomhet ville tilsvarende endringer betinge en omfattende prosess. Tilpasningsevne er også hovedårsaken til at avdelingen på en så tilfredsstillende måte har mestret den relativt store årelating av ledelse som har funnet sted de siste par år.

1987 vil imidlertid sette avdelingen på en av de vanskeligste

prøver i min 5-årige historie i Vestfold. Stikkordet er pengeknapphet. Hele investeringsbudsjettet på 83 mill. kr. til riksveger er så bundet opp til planlegging, grunnverv, entrepriser og varer og tjenester at det knapt finnes rom for driftsmessige tilpasninger. De to store anleggene E 18 gjennom Sem og Elvevegen er skåret ned til lavest mulig forsvarlige aktivitetsnivå. Økonomisk sprekk på disse prosjektene i år har vi ingen bank å dekke opp fra. Det er med store forventninger jeg ser fram til måten ledelse og operatører velger å takle disse utfordringene på. La meg så fortsette med å slå fast at aktørene på de mindre anleggene må påregne å leve med det samme forventningspress i år.

Måten avdelingen i år mestrer krysspresset med stramme, økonomiske rammer og krav til kvalitet og ferdigstillelsesdato, vil bli betraktet som generalprøven til de store utfordringer som ligger og venter i nittiårene.

La meg så nevne noen ord om utviklingstrekk som kan være skadelig for anleggsdrift slik vi kjenner den i vegvesenet. Anleggsavdelingen kan best sammenlignes med en entreprenørbedrift og står daglig, bokstavelig talt, side om side med sine konkurrenter og streber etter bedre resultater. Det er derfor naturlig at en vil strebe etter de løsninger som gir riktig resultat til lavest mulig kostnad. En ønsker seg de sprekkeste folkene, fremmede biler og maskiner er tilsynelatende enklere å håndtere enn egne, planer skal være lytefrie og alle nødvendige grunnrettigheter skal være ordnet. Dette er ønsker og krav enhver entreprenør også vil sette. Hvorfor har vi så egen anleggsdrift i vegvesenet i dag? Svaret er dels at det er historisk betinget, og mange mener det ikke er noe godt argument. Mitt argument er først og fremst at ved å koble hele prosessen fra plan, grunnverv, anlegg til vedlikehold



I 1987 vil anleggsavdelingen bli satt på en vanskelig prøve. Samtidig vil året også være en generalprøve på de store utfordringene som ligger og venter i nittiårene.

Fortsatt vanskelige arbeidsforhold i biltilsynet



Arbeidsforholdene for de ansatte ved kontorseksjonen av biltilsynsstasjonene vil bli svært vanskelig også i år.

Av Jan Haugerød

Vegdirektoratet har gjort det klart at det i år ikke blir tildelt midler til ekstrahjelp i biltilsynet. Det betyr at kontorseksjonene som i mange år har hatt et særlig stort arbeidspress, også i år vil få et vanskelig arbeidsår.

Ifjor klarte kontorseksjonen å holde hodet over vannet takket være ekstrahjelp og herotisk innsats og oppfinnsomhet. Selv om det er ventet et noe mindre nybilsalg i år, vil det bli nødvendig med forskjellige nødtiltak for å sikre en rimelig publikumsavvikling. Statistikken viser også at for hver nye bil som registreres skjer det omlag 2—3 omregistreringer. Bruktbilomsetningen vil gå opp og det totale registreringsantallet vil likevel være svært høyt. I tillegg har antall utstedte førerkort også vist en stigning det siste året.

til en organisatorisk enhet, så kan en oppnå et optimalt resultat. Anleggsavdelingen står i den særstilling i forhold til en entreprenør at den har fulle ordrebøker 6-8 år fram i tiden og kan langtidsplanlegge driften. Dessuten kan den påvirke detalj- og byggeplanen slik at byggeprosessen blir rasjonell og løsningene gode. Som gjenytelse for å kunne planlegge på lang sikt og bygge rasjonelt må altså avdelingen levere tilbake arbeidsinnsats til samarbeid med planavdeling og grunnseksjon.

Personalressursene må forvaltes med kløkt og omtanke. Selv om anleggsavdelingen er eksponert mot konkurranse i et marked, mer enn noen annen enhet i etaten, vil jeg slå fast at hovedregelen gjelder her som i de øvrige enheter, at de av oss som av helsemessige eller andre årsaker ikke når gammelt prestasjonsnivå, fortsatt skal kunne ha sin arbeidsdag i kjente

omgivelser så lenge det er forsvarlig.

Fra 1990 er det grunn til å anta at investeringene i Vestfold vil være det dobbelte av dagens nivå. De første gravemaskiner skal da begynne å planere strekninger mellom Eik i Buskerud og Snekestad på det som skal bli ny E 18. Dette er den største produksjonstekniske utfordring i Vestfold noensinne, vi kan trygt slå fast at det rager høyt også i landssammenheng i vegsektoren. Vi står oppe i en omfattende og viktig planfase hvor vi tidsmessig ligger i rute. Forberedelsene til grunnverv og anleggsfase er i gang. Jeg betrakter disse forberedelsene som meget avgjørende for hvorvidt vi kan levere trafikantene et kvalitetsprodukt fredag 13. oktober 1995. Med kvalitet mener jeg både holde fristen, holde overslag og produsere etter de spesifikasjoner planene forutsetter.

De nødtiltak som vil bli satt i gang kan være følgende:

- Orienter bilbransjen om den anstrengte situasjonen og be om at de innretter sine henvendelsesrutiner på en mest mulig rasjonell måte.
- Orienter publikum om at de som må fornye førerkortet i sommer gjør dette i god tid før ferietiden setter inn.

Videre vil forefallende arbeid måtte skyves til side. Dette går bra en viss tid, men ikke i årevis. Stasjonene har allerede merket de uheldige ringvirkningene av dette, og en ytterligere forskyving vil forverre forholdene.

Det er på det rene at det vil bli svært vanskelig å få avvirket sommerferien på en forsvarlig måte uten at dette vil gå merkbart ut over både de ansatte og publikum.

NYTT AVANSERT DATA-UTSTYR PÅ VEGKONTORET



Hanne ved PC'en som det er mulig å lese av både fart pr. bil, vekt, lengde og antall biler pr. time/døgn/ år på.

Av Marit Wroldsen Dahl

Vegvesenet er nå for alvor inne i dataalderen. Faktisk er det nå mulig å sitte på vegkontoret og samtidig følge med trafikken på vegene via dataskjermen! Nytt avansert datautstyr ble i høst tatt i bruk ved planavdelingen på vegkontoret.

Hanne Anette Nilsen, praktikant ved planavd., kan fortelle at ved hjelp av datautstyret, som består av modem, telefonlinjer, PC og et telleapparat (datarec), nå er mulig å sitte på vegkontoret og via PC'n innhente opplysninger om trafikken i både Holmestrandtunnelen og på Gunestad i Sande. Flere registreringspunkter er også planlagt. Programmene som blir benyttet er Procomm og Microtel, de er lette å bruke og det har ikke vært problemer i startfasen. «Utstyret kommuniserer via telefonlinjer», forteller Hanne, «og opplysningene kommer på løpende bånd». Dataskinen registrerer fart pr. bil, lengde, vekt og antall biler pr. time/døgn/år. Dataene blir benyttet til alle registreringer som skal foretas og til statistikker som skal

føres. Alle data blir sendt Vegdirektoratet hvor de blir bearbeidet på Statistikk kontoret.

Vegkontorets «radarbokser»

Vegkontoret driver i disse dager et utstrakt samarbeide med utrykningspolitiet. Til hjelp i dette arbeidet blir vegkontorets 3 «radarbokser» flittig benyttet. Disse «radarboksene» registrerer fart og antall biler. «Radarboksene» er mobile og skal i disse dager stå ute kontinuerlig på fast sted i en måned. Utrykningspolitiet vil i samme tidsrom foreta kontroller både med sivile og uniformerte biler og ved hjelp av «radarboksene» måler vi den effekten synlig politi har på hastighetsnivået på vegene.

«Hastighetsnivået på E 18 er ekstremt høyt», fastslår Hanne.

Forts. side 22 —



Det er disse «radarboksene» som Hanne her viser fram som vegkontoret har 3 stykker av, og som i disse dager flittig benyttes for å registrere hastighetsnivået på E-18.

NY VEGFORBINDELSE TØNSBERG — NØTTERØY VURDERT PÅ IDESEMINAR

(Av O. G. Sjøen)

Idéutviklingsseminar har i de senere år vært stadig hyppigere brukt i forbindelse med planlegging.

Formålet med en slik arbeidsform er å etablere arbeidsgrupper bestående av ulike fagfolk, som i løpet av et begrenset tidsrom skal skape ideer til løsninger ut fra en gitt oppgave.

Et poeng er at deltakerne på forhånd ikke bør være for godt kjent med planområdet eller problematikken, slik at den enkelte ikke stiller med forutintatte holdninger i for sterk grad.

Arbeidsmåten har i hovedsak vært benyttet i tilfeller der planområdet er befengt med en rekke kryssende interesser, og i tilfeller der den tidligere planlegging av ulike årsaker har kjørt seg fast.

Et slik seminar har nå vært avviklet i Tønsberg. Det er første gang vi forsøker dette ved vegkontoret i Vestfold, og vi vil i denne artikkelen gi en relativt fylldig orientering om det hele.

BAKGRUNN OG FORMÅL

Kanalbrua er i dag den eneste vegforbindelsen fra fastlandet til Nøtterøy og Tjøme. Totalt sett har brua en årsdøgntrafikk i 1986 på ca. 30 000 kjøretøyer.

Brua er en ca. 30 år gammel klaffebri som med dagens trafikk er utsatt for stor slitasje. De årlige vedlikeholdskostnadene er på ca. 1 mill. kr. i gjennomsnitt.

Trafikk nord- og vestfra til Nøtterøy/Tjøme må idag kjøre gjennom Tønsberg sentrum. Særlig Nedre Langgate er sterkt belastet med gjennomgangstrafikk og har dårlige trafikkavviklingsforhold store deler av året.

En ny eller forbedret vegforbindelse mellom Tønsberg og Nøtterøy er derfor ønskelig ut fra to hensyn:

- behov for å avlaste/avløse Kanalbrua.
- behov for å avlaste Tønsberg sentrum for gjennomgangstrafikk.

En slik vegforbindelse har hittil ikke vært gjenstand for vesentlig planlegging.

Hovedplanlegging av ny ringveg nord for Tønsberg har imidlertid pågått siden våren 1986. I forbin-

delse med denne oppgaven kom vi i løpet av høsten 1986 til et stadium i prosessen hvor det var behov for å avklare eventuelt avhengighetsforhold mellom en ny ringveg og en ny Nøtterøyforbindelse.

På denne bakgrunn valgte vegkontoret å gjennomføre et idéutviklingsseminar som på fritt grunnlag skulle ha som oppgave og formål å fremskaffe ideer til løsninger for en ny eller forbedret vegforbindelse mellom Tønsberg og Nøtterøy.

ORGANISERING

Seminaret ble holdt på Hotel Klubben i Tønsberg dagene 24. 25. og 26. november 1986.

Det ble benyttet 3 arbeidsgrupper med 5 personer i hver. Alle gruppene dekket følgende fagområder:

- vegingeniør (vegplanlegger)
- trafikkingeniør
- byggeteknisk ingeniør
- arealplanlegger (arkitekt)

I tillegg ble det etablert en referansegruppe bestående av personer med kunnskap eller kompetanse som ikke var dekket av arbeidsgrupper.

FORUTSETNINGER

For å kunne utvikle realistiske og gjennomførbare ideer var det nødvendig å presentere for deltakerne et relativt omfattende grunnlagsmateriale.

Av grunnlagsmateriale ble presentert følgende:

- Resultat av trafikkundersøkelsen i Tønsberg den 13. mai 1986.
- Beskrivelse av dagens vegnett med trafikkbelastningstill.
- Status for planoppgaven ny riksveg nord for Tønsberg med aktuelle alternativer.
- Geoteknisk vurdering for hele planområdet.
- Havneforhold og forutsetninger fra havnemyndighetenes side.
- Eksisterende og planlagt arealbruk (Fredningsbestemmelser).

OPPGAVEFORMULERING

Opgaven som gruppene fikk seg forelagt besto i å utarbeide ideer til en ny eller forbedret vegforbindelse mellom Tønsberg og Nøtterøy som i størst mulig grad vil

- avlaste/avløse Kanalbrua og
- avlaste Tønsberg sentrum, særlig riksveg 308 og riksveg trafikk.

Gruppene ble bedt om å vurdere hvilke konsekvenser løsningsforslagene ville få for arealbruk og arealutnyttelse på begge sider av Kanalen og Byfjorden.

FORESLÅTTE LØSNINGER

Det vil føre for langt her å beskrive detaljert de løsningsforslag gruppene kom fram til.

Vi nøyer oss derfor med å påpeke en del prinsipper, samt

Forts. neste side —

likheter og ulikheter ved de enkelte forslag.

Et likhetstrekk i alle gruppens forslag var at en ny forbindelse til Nøtterøy burde ligge vest for nåværende Kanalbru.

Lokalisering av selve krysningsstedet i Byfjorden varierte for alle gruppene avhengig av den tekniske løsning som ble foreslått.

En av gruppene foreslo en senketunnel fra området nedfor Hotel Klubben og opp igjen i Solveien på Kaldnessiden.

En annen gruppes løsning var fast lavbro fra området syd for Slottsfjelltunnellen og inn på Kaldnessiden på vestsiden av beddingen.

Den tredje gruppens løsning medførte høybro fra en ny tunnel gjennom Slottsfjellet til en ny tunnel gjennom Teieåsen.

Høybroløsningen forutsatte at Kanalen og Kaldnesområdet skulle ha tilnærmet samme funksjon som idag.

Både lavbro- og senketunnelløsningen la opp til en byutvidelse gjennom en utfylling og innsnevring av kanalen, samt å ta i bruk

deler av Kaldnesområdet som framtidig sentrumsareal.

Det ble dog påpekt at det er av stor betydning for miljøet i Tønsberg å ta vare på et vannspeil i Kanalen, og at den vil være en viktig vannveg for småbåttrafikk.

Samtlige grupper så for seg parkeringsanlegg rundt byen som tangerer sentrum, blant annet ved å sprengte ut parkeringsanlegg inne i Slottsfjellet.

Når det gjelder forholdet til ringvegen i nord ble det fra samtlige grupper påpekt at denne var av liten betydning med tanke på de problemer som skulle løses ifølge oppgaveteksten. Samtlige grupper hadde imidlertid med en ringvegløsning i nord i sitt forslag til ferdig utbygd hovedvegnett, og da av hensyn til den rene øst-vesttrafikken mellom Kjelle og Kilen.

Det ble i den forbindelse påpekt at en slik forbindelse i nord måtte ligge nærmest mulig sentrum.

Samtlige grupper hadde ut fra grove løpemeterpriser antydning av kostnader ved gjennomføring av forslagene.

Løsningsforslagene innebar totalt sett kostnader som varierte fra omkring 250-300 mill. kr. Da må det legges til at forslagene inneholdt til dels svært varierende elementer m.h.t. omfang av nye vegger.

Rene veg- og tunnelkostnader i de tre forslagene varierte således fra 150 til 200 mill. kr.

KONKLUSJONER OG VIDERE ARBEID

Seminaret har startet en diskusjon og tent interessen for dette prosjektet ikke bare på vegkontoret, men også i de berørte kommunene.

Hvordan den videre planlegging skal gjennomføres og organiseres er vi i ferd med å etablere et opplegg for, og det vil skje i et nært samarbeid mellom vegkontoret og de berørte kommunene.

Når det gjelder ringveplanene nord for byen, har seminaret gitt oss den viktige avklaring at denne planleggingen kan skje uavhengig av en ny Nøtterøyforbindelse.

Seminaret skapte dessuten et nytt ringvegalternativ til de øvrige som vi fram til da hadde jobbet med.



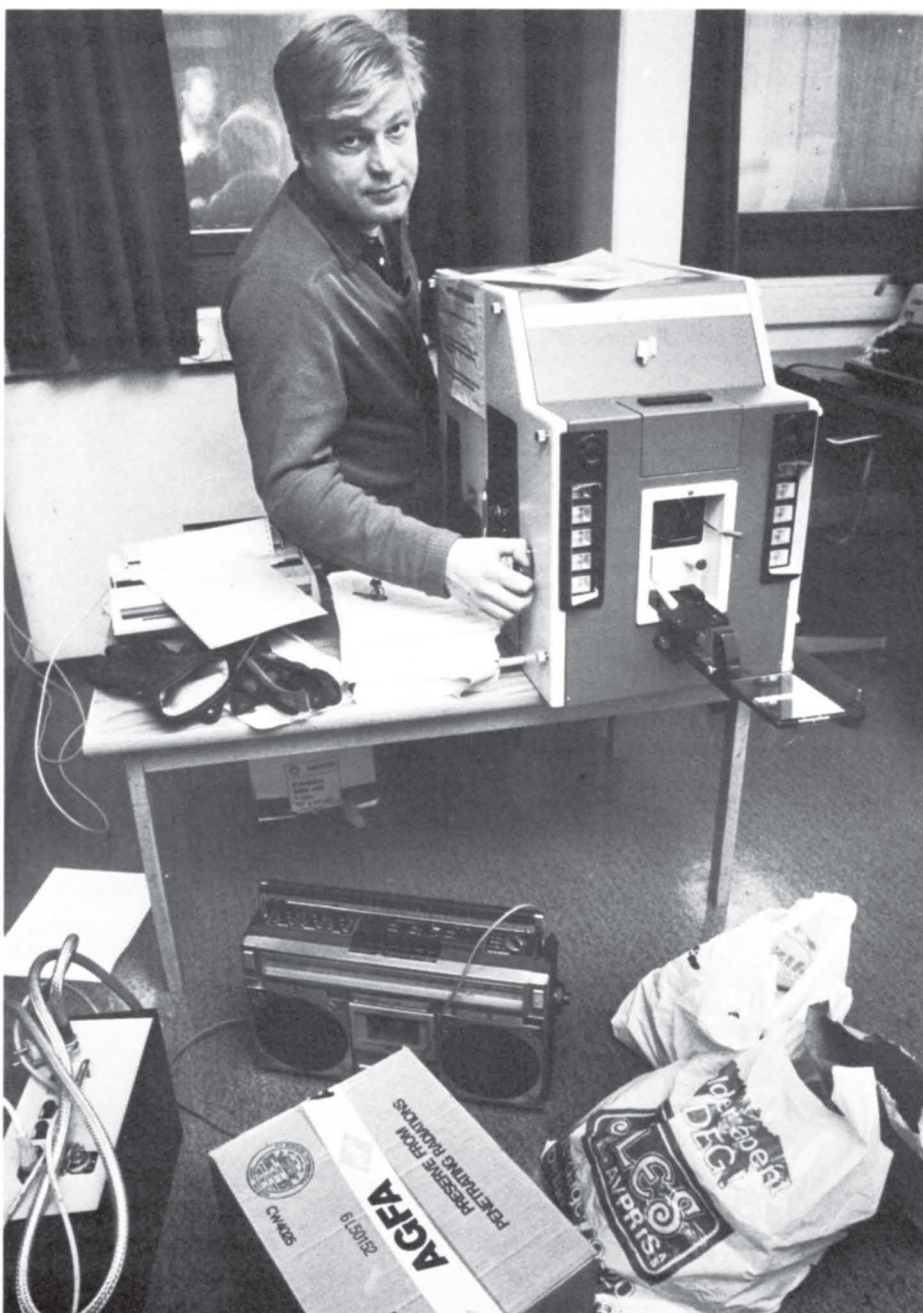
Ideene om å utvikle sentrum over kanalen og til Kaldnes-området ga arkitektene mange tanker om området's framtidige utseende.

TYVERI RASKT OPPKLART

Av Jan Haugerød

Natt til tirsdag 17. mars brøt to unge gutter seg inn på biltilsynsstasjonen i Tønsberg og tok med seg utstyret for produksjon av førerkort. Senere på natten ble guttene avslørt da de ble stoppet i en av politiets rutinekontroller. En fotomaskin til fremkalling av førerkort et ikke så grei å bortforklare.

Det var tydelig at guttene som brøt seg inn hadde klar formening om hva de var ute etter. Foruten selve fotomaskinen hadde de tatt med seg laminatmaskinen, og forskjellige stempler og blanketter som trengs i forbindelse med produksjon av førerkort. Det eneste som ble tatt i tillegg til dette førerkortutstyret var en reiseradio. — Det må betraktes som et utrolig hell at politiet fikk stoppet tyvene nesten umiddelbart, og at vi fikk alt utstyret tilbake dagen etter innbruddet, sier en lettet stasjonsjef Thorleif Holm-Olsen i Tønsberg.



Politioverkonstabel Per Arne Enghaug etterforsker tyveriet. Her med tyvegodsset som ble beslaglagt bare noen timer etter innbruddet. (Foto: Øivind Skar, Tønsbergs Blad)

25 innbrudd

I løpet av 1986 foregikk det 25 innbrudd i Biltilsynsstasjoner forskjellige steder i landet. Ved disse innbruddene er det hovedsakelig utstyr til å fremstille førerkort som er blitt stjålet.

Den ene av guttene har også tilstått at de skulle overlevere utstyret til andre. De handlet som stråmenn, men det er ennå ikke klart om disse to guttene deltar i en landsomfattende ulovlig fremstilling av falske førerkort. Slike saker er vanskelig å komme til bunns i, sier avd. sjef Jacobsen ved Tønsberg politikammer.

Bedre sikring

Holm-Olsen sier til Vestfolder'n at det er gjort avtale med vaktsselskap som gjennomfører en vaktordning på natterstid. Dette gjelder ikke bare stasjonen i Tønsberg, men samtlige stasjoner i Vestfold.

Denne vaktordningen kommer til å bli opprettholdt inn til det er installert alarmanlegg på stasjonene. Biltilsynet har innhentet tilbud, men i skrivende stund er det ikke avgjort hvem som skal levere anleggene. Holm-Olsen regner med at dette vil koste mellom 10 og 20 tusen kroner pr. stasjon.

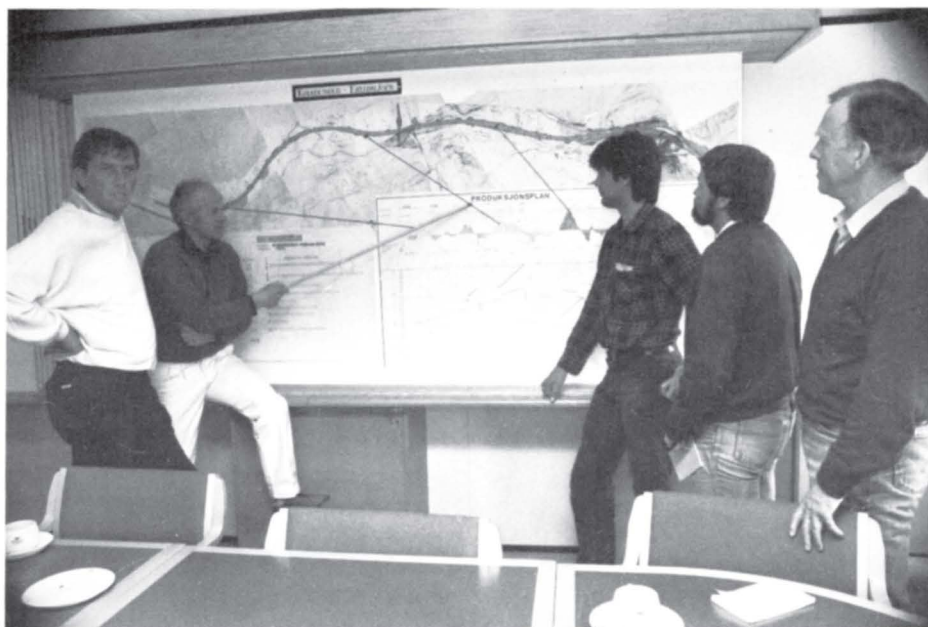


INFORMASJONSSTAND PÅ ANLEGGSKONTOR

Av Jan Haugerød

Anleggskontoret for E-18 utbyggingen gjennom Sem og Stokke ligger ved Lundskogen i Stokke. Kontoret skal etter planene bli stående til E-18 anlegget er ferdig gjennom Stokke i 1992/93.

Her ønsker anleggsavdelingen å bygge opp et informasjonssystem som gir en oversikt over data i forbindelse med anlegget. Tirsdag 28. april dro noen representanter for avdelingen til Telemark for å se hva som er gjort på anleggskontoret for ny E-18 der i fylket.



28. april dro en delegasjon fra anleggsavdelingen for å studere informasjonssystemet på E-18 anlegget i Telemark. Noe tilsvarende vil vi forsøke å få til i vår egen brakkeleir på Lundsskogen.

Anleggsleder Leif Kjølén sier at det er svært nyttig å få til et mer eller mindre fast informasjonssystem ute på anleggskontoret. E-18 anlegget er et viktig prosjekt som ofte er framme i diskusjonen når det gjelder trafikkavvikling og sikkerhet. Anlegget har også ofte besøk fra fjernt og nært, og da er det greit å ha et opplegg hvor de viktigste

dataene om anlegget er samlet på en enkel og oversiktlig måte.

Telemark har et greit opplegg som vestfoldingene gjerne ville ta i nærmere øyesyn. Foruten Leif

Kjølén deltok Dag Runar Haugen og Nils Mehammer på turen til Telemark.

Forts. neste side —

KJEMPETRANSPORT PÅ VESTFOLDVEGER

Framkommeligheten på vegene i Vestfold er upåklagelig! Denne kjempetransporten fra Norsk Hydro Prosessutstyr ble loset trygt i havn av ledsagerbil, politi, el-verk og vegvesenet. Tanken skal skipes fra Holmestrand havn til Gullfaks C-plattformen. Vi kan fortelle at transporten var 5,5 m bred, 6,5 m høy, 31 m lang og veide totalt 146 tonn! Vegruten var på forhånd nøye vurdert og befart, og en lignende transport ble gjennomført i 1984. Et døgn tok turen fra Notodden til Holmestrand.



De gode gamle dager



Denne gangen går vi ikke lenger tilbake i tiden enn til 1953. Bildet er fra byggingen av Haugselv bru på rv 306 i Hedrum (Hvarnes). De tre som er i ivrig diskusjon på vegkanten er oppsynsmann Erling Hvidsten, avdelingsingeniør Eilef Hellem (senere plansjef) og arbeidsformann Kristian Bakli. Brua er 45,5 m. lang og den kostet kr. 198.642. Brua er bygd for 10 tonns akseltrykk, og den er etter 33 års bruk fortsatt i god forfatning.

Info. stand ...

Forts. fra forrige side —

På anleggskontoret i Telemark fortalte distr.leder Olav Holte og anleggsleder Jan Kårstein Olsen hvordan utstillingen var bygd opp og hvilke erfaringer de har hatt med den. Det er brukt en vegg i

brakkeleierens møterom. Her er det bygd opp et system med en rekke papplater hvor det er montert opp forskjellige karter, bilder og diagrammer som til sammen gir en grei oversikt over anlegget. Ved hjelp av et skinnesystem er det blitt plassert 10 plater á 1,5x3 m. På denne måten har de fått en samlet informasjonsflate på 45 kvadrat-

meter på en enkelt vegg i brakkeleieren. Systemet kan utvides med flere papp-panel om det skulle være ønskelig.

Anleggsleder Kjølén synes at dette opplegget så svært interessant ut, og at vi vil forsøke å få til noe lignende på vår egen brakkeleir.

Nytt avansert ...

Forts. fra side 16 —

«Datamaskinen kjører automatisk ut de 5 høyeste målte hastigheter på E 18 pr. døgn, og disse varierer i alle tilfelle fra 120 km/t — 160/170 km/t! Et annet skrekkeksempel jeg kan nevne er at det på Fevangsletta i 60 km/t-sonen er målt hastigheter helt opp i 158 km/t!»

Alle registreringer som blir foretatt blir først og fremst brukt til fastsettelse av fartsgrenser, men brukes også til årlige tellinger.

Rekordhøy trafikkutvikling

Trafikkutviklingen fra 1985 til 1986 har vært rekordhøy. Økningen må ses i sammenheng med fjorårets store bilsalg.

Vegdirektoratets tellinger viser at trafikken på riksvegene økte med 7,7 prosent på virkedager og 8,8 prosent på helgedager. Trafikk-tellingene er foretatt ved 63 tellepunkter fordelt på hele landet.

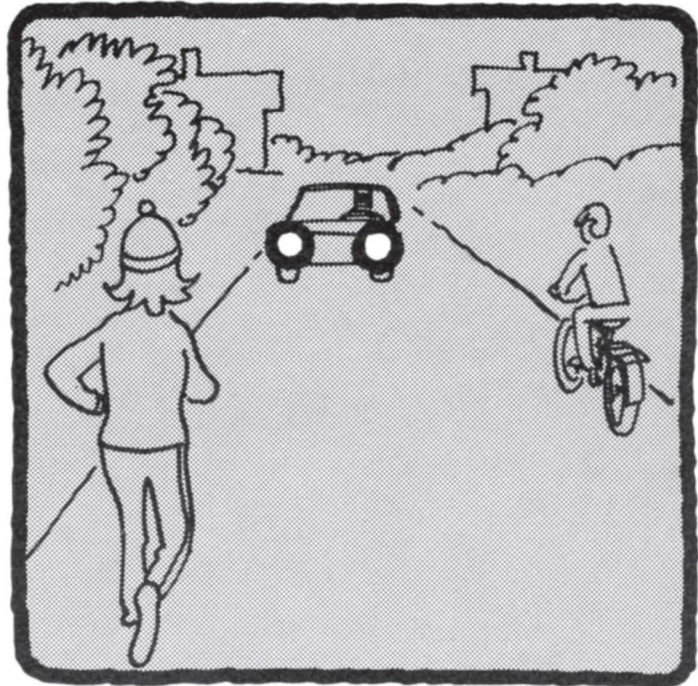
Disponible midler i år

I år skal vi bruke til sammen ca. 234 mill. kroner i vegvesenet i Vestfold. Det vil i gjennomsnitt si ca. 900 000 kroner hver arbeidsdag året igjennom.

Det er staten som bidrar med brorparten av disse pengene idet ca. 194 millioner kroner kommer fra statskassa. Fylkeskommunens bidrag er ca. 40 mill.

Av de enkelte postene kan vi trekke frem riksveganlegg (inkl. planl.) 83 millioner, riksvegvedlikehold 77 millioner og fylkesvegvedlikehold 21 millioner.

De totale lønnsutgiftene i år beløper seg til ca. 23 mill. kroner.



**Andre oppdager deg raskere
hvis du bruker lys**



MINNEORD

Odd Almehagen døde på Verningen vegstasjon 18. mars 1987.

Han ble fast ansatt hos oss 18. mars 1974 og arbeidet som fagarbeider. Før han ble ansatt, var han maskinentreprenør og var innom oss på oppdrag. Odd Almehagen har arbeidet med vedlikehold av vegnettet og har de siste somrene vært asfaltkontrollør i forbindelse med asfaltentrepriser. I en periode var han verneombud i vedlikeholdsområde 3.

Odd Almehagen var en ivrig friluftsmann og tilbragte en god del av sin fritid på fjellet eller i skiløypene. Han hadde planer om å oppføre en hytte ved Møsvann og var kommet godt i vei med prosjektet.

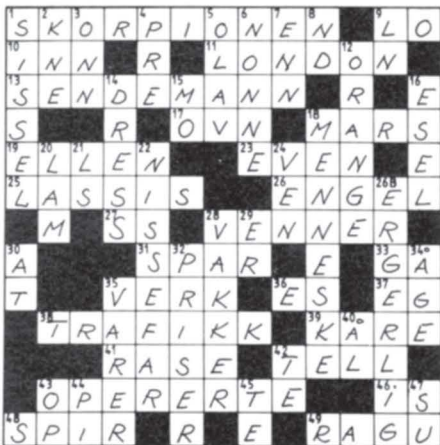
Han var en real og rettskaffen arbeidskamerat og utførte arbeidet med stor flid og nøyaktighet.

Odd Almehagen ble 58 år gammel og etterlater seg kone og to voksne barn.

Vi lyser fred over hans minne.

Audun Nordbotten

KRYSSORD I NR. 1/87



Kryssordoppgaven i forrige nummer ble vunnet av Solveig Mathisen, vegkontoret og Arne E. Dahl, vegkontoret. Vi gratulerer. Premiene er sendt.

Litt om kjøretøystatistikk pr. 1986

Mot slutten av rekordåret 1985 antok vi at det store bilsalget ikke kunne fortsette på samme høye nivå i 1986. Mens antall registreringsoperasjoner ved biltilsynsstasjonene i Vestfold i 1985 var hele 30% høyere enn i 1984, antok (les: håpet) vi at aktiviteten på bilmarkedet ville avta med 10-15% i 1986. Resultatet ble altså en ytterligere økning og nye omsetningsrekorder.

Det er nå omlag 79 000 registrerte personbiler i Vestfold. Det er omlag det antallet Vegdirektoratets prognosemakere i 1979 trodde Vestfold ville ha i år 2000! Siden 1979 har situasjonen altså forverret seg dramatisk.

Tenker vi oss disse personbilene plassert ut på vegnettet i Vestfold, ville hver bil få ca. 60 meter til disposisjon i hvert kjørefelt. Tar vi med samtlige kjøretøyer i fylket ville hvert av dem fått 35 meter.

Vestfold har omlag dobbelt så høy biltetthet som gjennomsnittet for hele landet.

På varebilsiden var det en voldsom aktivitet fram til datoen for de nye bestemmelsene som trådte

Resultater fra Vegas Bowlingturnering

Vega's årlige bowlingturnering ble arrangert på Vallø 24. februar. Deltakelsen var god, spesielt fra driften.

Det ble benyttet 5 baner, og turneringen ble avviklet på 4 timer.

Turneringen endte slik: poeng

1. Øyvind Gjerstad 778
2. Anders Ragnhidrød.... 768
3. Harald Bøvre..... 765
4. Reidar Jørgensen 747
5. Tormod Delesand 717
6. Håkon Serkeland 706
7. Tore Svendsen..... 700
8. Steinar Holtein 674
9. Tom Skarre 645
10. Christin Tvetene... 596
11. Morten Gulbrandsen .. 577
12. Vibeke Berge 575
13. Gunnar Moen..... 572
14. Yngvar Pedersen 538
15. Tom E. Hansen..... 523
15. Svein Koppen..... 523
16. Gunnar Arnesen..... 520
17. Gunnar Eriksen 517
18. Hanne A. Nilsen..... 473
19. Gisle Revå 458

Dyrere å få førerkort

Fra 1. mars ble det dyrere å få førerkort. Gebyret for å få utstedt førerkort økte fra 240 til 270 kroner. Gebyret for å få skiftet ut førerkortet ble forhøyet fra 80 til 90 kroner.

Det er Samferdselsdepartementet som har fastsatt de nye satsene. Hensikten er at gebyret skal dekke kostnadene ved utstedelse av førerkortet.

i kraft 1. mars. Etter denne datoen fikk en «nøytralisert» den gruppen bilkjøpere som bl.a. betrakter sin familie som gods.

Salget av tunge motorsykler var også meget stort i 1986, omlag 30% høyere enn året før.

Personallytt

50 ÅR

Håkon Møyland, 23. april
Kristian Pedersen, 26. mai.
Kjell Bleika, 14. juni.

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

TILSATT I 25 ÅR

Odd Damdalen, 18. juni.

TILSATT I 40 ÅR

Martin Nordkvelle, 12. mai.

VI ØNSER VELKOMMEN

Alf Åsberg, vedlikeholdsavdelingen
Jan Eriksen, vedlikeholdsavdelingen
Svein Brathagen, vedlikeholdsavdelingen
Morten Trevland, vedlikeholdsavdelingen
Bjørn G. Nilsen, maskinavdelingen Ås
Kåre Bergem, maskinavdelingen Ås
Inger Engelsen, vegkontoret
Elin Arnesen, Biltilsynet Tønsberg

NYE PENSJONISTER

Hilmer Anholt

PENSJONISTER SOM

FYLLER 70 ÅR

Edvin Wabakken, 2. juni.
Peder Jacobsen, 23. juni.

Telerestriksjoner er et sikkert vårtegn.

Telerestriksjoner
innført i
Vestfold fylke
Opplysninger tlf.
02 429400

302 Helgeroa

18 Drammen

E 18 Arendal

18 Oslo

E 18 Kristiansand

