



1864 - 1989 125 år
Statens vegvesen

Vestfolder'n

Internt organ for Statens vegvesen Vestfold

Statsbudsjettet

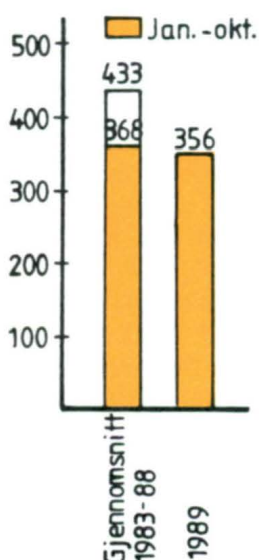
Godt, men ikke godt nok?



De store masseflyttingsoppgaverne i nordfylket kan bli forsinket.

Statsbudsjettet for 1990 er fremlagt. Investeringsrammen for Vestfold ble 127 mill. kroner som foreslått i NVVP 1990 - 93. Opptrappingen av bevilgningene til Vestfold går dermed etter planen. Anlegget ønsker seg likevel mer. Dette er nødvendig for å få til en rasjonell drift i nordfylket fra 1991 og for å holde framdriftsplanen.

Gjennomsnittlig oktober



I oktober skjedde det 39 trafikkuulykker med personskade på Vestfold-vegene. Dette er også gjennomsnittet for perioden 1983 - 88. En person ble drept i trafikken forrige måned. Hittil i år er det rapportert om 356 ulykker med personskade i Vestfold

Midten

og ellers:	
De lager brøytstikkene	s. 2
Nye ledere	s. 2
Pigge av i vinter?	s. 3
Biltilsynet på skoler	s. 4
Gulli - Fyllpå	s. 5
Eget historielag?	s. 8
Vegjuss	s. 9
Leserbrev	s.10
Nytt fra ledermøtet	s.10
Vegbrukerseminar	s.11
Det skjer i november	s.12



Statens vegvesen 125 år
Vestfolder'n

Redaktør: Erik Thomassen

Redaksjonsråd:
Anton Asbjørnrød,
Kåre Holtung,
Trygve Larsen,
Johan Lepperød,
Rolf Sommervik

Sats&montasje:
Statens vegvesen Vestfold
Trykk: ELO Grafisk, Larvik
Opplag: 700

Brøytepinner fra Holtan dagsenter

Vi har jobbet med brøytepinner for to vegstasjoner. Vi har satt tape på pinnene. Noen skulle ha tre tape. De var rød og grå. Noen skulle ha en stor grå tape med mønster. Vi legger pinnene på bordet. På bordet har vi merke så vi vet hvor vi må lime på pinnen. Vi må ha på skjorter, så vi ikke blir møkkete. Det er gøy å jobbe. Vi får lønning. Alle pinnene er i skuret. Det er 200 pinner i sekken. 8000 pinner har vi jobbet med. Noen har vi kjørt til Ås. En lastebil har hentet de andre. Vi er veldig glad for å ha noe å jobbe med.



Hilsen Lasse, Ingeborg, Frank og Siv på Holtan dagsenter i Horten.

Brøytestikkene langs Vestfold-vegene er det blant annet Siv Måge Olsen (t.h.) som har laget. Til venstre assistent Morten Kjær. Arbeidet er kjærkomment for Holtan dagsenter i Horten.

Tore Kaurin assisterende vegsjef, Marit Skudal regnskapsleder



Vegdirektoratet har ansatt Tore Kaurin (36) som assisterende vegsjef ved Statens vegvesen Vestfold. Kaurin har de siste tre årene vært leder for maskinavdelingen. Før det var han leder for utredningsseksjonen på planavdelingen. Det er foreløpig usikkert når Kaurin tiltrer.

Marit Skudal er ansatt som regnskapsleder (vikar) på administrasjons- og økonomiavdelingen. Skudal er i dag saksbehandler ved økonomiseksjonen. Hun tiltrer 1.1.90.

Ny assisterende vegsjef ble Tore Kaurin. Marit Skudal er den nye regnskapslederen.

Pigge av i vinter?

De fleste av oss har så stor tillit til piggdekk at kjøres-tilen stort sett er sommeraktig også vinterstid. Det er neppe mange som i det hele tatt vurderer å la bilen stå hjemme de dagene veisen blinker nedover avkjørselen. Jeg har da piggdekk på bilen!



Sigmund Riis

Det er opplagt at vinterdekk uten pigger liker seg enda dårligere på blank is. Poenget er at på de verste og mest isete dagene er heller ikke piggdekk godt nok til å komme seg fram på *forsvarlig* måte. Enten må du la bilen stå og kose seg i garasjen eller hive på kjettinger som er blitt mer lettvinde i bruk etter hvert. Begge disse alternativene er jo uavhengig om du har piggdekk eller ikke.

Videre hører vi ofte argumentet om at det er kjekt å ha piggdekk i tilfelle glatt parti i en sving, i et skyggefelt o.l. Svakheten i dette argumentet er at slike glatte partier som regel kommer så fort på oss at vi ikke rekker å bremse ned nok til å mestre situasjonen *forsvarlig*.

Vi stoler så mye på piggdekkene at vi kjører jo i 80 som vanlig (helst 7 km over) på de strekningene med bar vegbane. Er du da en av de mange som har godt slitte dekk med halvparten av piggene bortreist, er det ikke farlig å påstå at et godt, moderne vinterdekk uten pigger antakelig hadde gjort samme nytten. Særlig hvis en tar med i betraktning at når du vet at du



På gode vinterveger klarer du deg minst like godt med piggfrie vinterdekk som med piggdekk. Og komforten blir selvfølgelig en helt annen.

kjører uten pigger, da trår du litt lettere på gasspedalen.

Dessuten gir piggfrie vinterdekk kortere bremsestrekning på bar veg som jo er det føret vi ofte har kanskje 90 % av vinterkjøringen! I hvert fall her i Vestfold.

Det har vært en betydelig utvikling av piggfrie vinterdekk. Forskning innen gummiblanding og dekkmønster har bedret friksjonsegenskapene betydelig også på "Vestfoldsk" vinterføre.

Likevel kan det nok være riktig å si at er du helt avhengig av bilen hver dag vinteren igjennom, kan det bli vel mye plunder og heft med piggfrie dekk og kjettingbruk. Har du

det litt mer fleksibelt kommunikasjonsmessig og kan orke tanken på å ta bussen noen få ganger i løpet av vinteren (evt. ikke lar deg skremme av å bruke hurtigkjetting et par ganger), er vinterdekk uten de støyende og støvende piggene høyst aktuelt å vurdere.

Nå er imidlertid ikke målsettingen å få alle til å kjøre piggfritt. Men kanskje halvparten? Tross alt trenger vi jo noen til å krafse opp ispartiene.

Regelverket sier nå klart at det er fullt lovlig å kjøre uten piggdekk vinterstid. Poenget er at du skal sikre et *forsvarlig* veggrep med de hjelpemidler som er til rådighet. **Også er det lov å bruke hu'e!**



Utforkjøringskampanjen

Biltilsynet på skolebesøk

Tirsdag 10. oktober var Julius Løkke og Olav E. Krogstad fra Biltilsynet i Larvik på besøk på Sandefjord handelsgymnas med "Bråstoppen" og "Velte-petter". Dette var ett av mange besøk på videregående skoler som Biltilsynet har gjennomført i forbindelse med kampanjen mot utforkjøringsulykker nå i høst.



Erik Thomassen

-Hensikten er å motivere for bruk av bilbelter, sier Olav Krogstad. Dessuten får elevene trening i å komme seg raskt ut av bilvrak i Velte-petteren. At det ikke er helt ukomplisert å ta seg ut av en veltet bil fikk Vestfolders utsendte selv prøve. Når man plutselig henger med hodet ned og skal løsgjøre seg fra bilbeltene uten å brette ryggen eller nakke, gjelder det å tenke kaldt og nøkternt. Skal man ha noen sjanser til å klare det i et brennende vrak eller under vann, kan det dessuten være nyttig å ha tørrtrent noen ganger.

-Målgruppa vår er 17 - 19 åringer, sier Julius Løkke. Selv om de fleste ikke har førerkort er de ofte passasjerer i bil. Særlig med tanke på russetida er det viktig å innøve sunne vaner og holdninger. Og skolene er positive. -Kom tilbake så snart som mulig, sier rektor på Sandefjord handelsgym., og ta en skikkelig runde med russett. Løkke er godt kjent på skolene etter 8 - 10 års arbeid med avgangsklassene, og mener at dette kommer til god nytte i forbindelse med utforkjøringskampanjen.

Stolen på "Bråstoppen" rutsjer nedover skråplanet og stopper med et brak. Skoleelevene får føle hvilke krefter de har med å gjøre når de ferdes i trafikken, og ingen tar imot tilbudet om å forsøke seg i "Bråstoppen" uten bilbelter. -Den store utfordringen er å få elevene til å se sammenhengen med det de utsetter seg for i trafikken kanskje hver eneste dag, sier Krogstad. Selv om de ikke kan tenke seg å prøve "Bråstoppen" uten belter, så



Bilbelter redder liv. Olav Krogstad (t.v) underviser elever ved Sandefjord handelsgymnas som et ledd i utforkjøringskampanjen.

kan det godt tenkes at de vil kjøre hjem fra skolen samme dag uten å ta dem på.

Fra "Velte-petteren" høres det hyl og latter. Nå prøver man med to personer sammen, og da blir alt plutselig mye vanskeligere. Det blir dårlig med plass, og man må ta hensyn til hverandre og samarbeide. Omsider går dørene opp og to fortumlete skoleelever kryper ut, lykkelige over at dette ikke var en virkelig situasjon, men bare en prøve.

Og så ringer det. Forhåpentligvis siter erfaringene elevene har gjort denne timen i bakhodet når de heretter setter seg inn i en bil. Krogstad og Løkke får en pust i bakken før en ny klasse står for tur.

Noe av det fine med denne måten å jobbe på er at vi når over så mange på kort tid, sier Løkke. **400 elever på to skoler i sør fylket fikk prøve "Bråstoppen" og "Velte-petteren" de tre dagene som var avsatt til skolebesøk denne uka.**

Takk!

Takk for gaver og hyggelige hilsener i forbindelse med bryllupet vårt.

Lisbeth og Odd

Etterlysning

Vestfold vegarbeiderforening savner noen protokoller fra årene 1930 - 40 og fra 1945 - 60.

Pensjonister eller andre som har protokoller, referater, notater fra denne tiden bes kontakte vegarbeiderforeningen ved Øivind Myhre eller Hans Thv. Kittelsen, Ås vegstasjon, tlf. 033 32900

Gjenåpning Gulli - Fyllpå 15. november

E 18 mellom Gulli og Ås ved Tønsberg vil bli gjenåpnet 15. november som planlagt. Vegen har vært stengt siden begynnelsen av august på grunn av anlegget av ny motorveg utenom Semsbyen.



Erik Thomassen

Den nye vegen vil tildels bli liggende betydelig lavere i terrenget enn den gamle. I perioden fra 8. august til 4. september ble det gravd ut og kjørt bort ca. 76.000 kbm eller 10.000 lastebillass med løsmasser. Dette betyr at arbeidet var unnagjort en uke før det som var planen. - Det har gått veldig bra, sier anleggsleder Leif Kjølén i en kommentar. Vi har hatt godt vær og få problemer. Det eneste var et lite ras på tippene, men dette forsinket ikke driften.

Kjølén skryter av mannskapene, både egne og innleide. - De har gjort en kjempejobb, sier han. 16 lastebiler har kjørt masser i to skift de 20 dagene jobben pågikk. Av disse var 5 "gule", 8 var innleid fra Buskerud og 3 fra Lågendalen. Private biler fra Tønsberg-distriktet har ikke vært brukt i vesentlig grad på anlegget i år, forteller Kjølén. Årsaken er at de ligger for høyt i pris. Våre egne biler konkurrerer imidlertid bra. På skiftkjøringen ligger prisen omtrent på gjennomsnittet for de innleide bilene.

Forøvrig har 2 30-tonns gravemaskiner (en gul og en innleid) vært i sving med uttrauingen og sørget for å holde lastebilene sysselsatt. I andre enden var to dozere i sving på tippene.

Hovedtippet for denne jobben har vært på Himberg på Ramnesvegen, forteller Kjølén, og ellers har man brukt flere mindre tipper. Mot slutten av jobben kunne det se ut til at man skulle få problemer med plass til massene. Man må nå ha tillatelse fra fylkesmannen for å starte med bakkeplanering nå. Heldigvis fikk vi en slik tillatelse helt i 12. time, sier Kjølén, og dermed unngikk vi tipproblemer.

Legging av betongdekke tok til 16. oktober. Vi var klare uka før, men entreprenøren ønsket å ta en ukes

pause, forteller anleggslederen. Betongleggingen tok tre dager og med normal framdrift framover nå skal vegen kunne gjenåpnes for trafikk 15. november som planlagt. Hele motorveganlegget skal etter planen åpnes 29. juni 1990. For øyeblikket ligger man noe foran tidsskjemaet. Værforholdene til vinteren vil få avgjørende betydning for den videre framdriften.

I Lundskogen regner man med å sette motorveganlegget Holmene - Tassebekk (gjennom Stokke) i drift fra 1. desember. Dette skal etter planen stå ferdig i 1993, men kan eventuelt forseres gjennom økt bevilgningstakt, slik at åpningen kan skje allerede høsten 1992.



I løpet av perioden 8 august - 4. september ble det gravd ut og kjørt bort ca. 76.000 kbm eller 10.000 lass med løsmasser i området ved Flykaféen

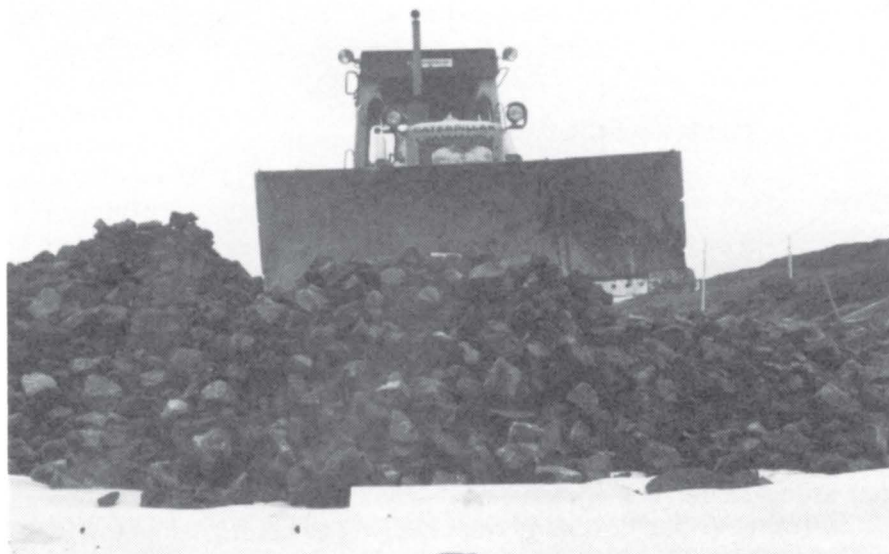


127 mill. til riksveginvesteringer

Regjeringens forslag til statsvegbudsjett er for Vestfolds del nøyaktig i samsvar med de rammene det legges opp til i Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1990 - 93. Av de foreslåtte 127 millionene skal 92 gå til utbyggingen av E 18 neste år. Av disse skal 31,5 millioner gå til anlegget i Sem, 41,0 millioner til anlegget i Stokke og 19,5 millioner til anlegget i nordre Vestfold.

Dersom Stortinget følger opp Regjeringens forslag, tyder alt på at nye E 18 utenom Semsbyen kan åpnes som planlagt 29. juni neste år.

Bevilgningene til anlegget i nordfylket skal gå til **grunnerverv, planlegging og forberedende arbeider**. Med forberedende arbeider menes her rigg og muligens anleggsveger. Dette anlegget vil ventelig være i full drift vinteren 1990/91. Etter planen skal parsellen fra Eik i Kobbervikdalen til Hanekleiva åpnes i 1993, Hanek-



Det blir anleggsstart for ny E18 gjennom Stokke i budsjettåret 1990. E18 utenom Semsbyen skal ellers være klar til åpning 29. juni neste år.

leiva - Hillestad i 1995 og Hillestad - Helland i Våle i 1997/98.

Nye E 18 gjennom Stokke vil binde sammen motorvegparcellene i Tønsberg (åpnes i 1990) og Sandefjord, slik at denne strekningen, som er en av de mest trafikkbela-

stede i fylket, vil få sammenhengende motorvegstandard. Ca. 100 boliger vil dessuten få bedre miljøforhold, f.eks i form av redusert støy. Vegen skal etter planen åpnes våren 1993 og anleggsarbeidene vil sannsynligvis ta til 1. desember i år.

Nye gs-veg prosjekter settes i drift

I forslaget til statsbudsjett er det avsatt 10 mill. kr. til gang- og sykkelveger i Vestfold. Neste år vil anlegget Valleåsen - Revetal på riksveg 35 (Bispevegen) bli ferdig.

Det største gang- og sykkelveganlegget neste år blir på riksveg 308 på Nøtterøy, strekningen Stangeby - Engås. Andre anlegg som settes i drift vil være strek-

ningen Kopstad - Nykirke på riksveg 310 i Borre, strekningen Hvitstein - Kommunelageret på riksveg 315 i Holmestrand og en strekning av riksveg 303 på Tjøllingvolen i Larvik.

Til utbedring av ulykkespunkter er det i budsjettet avsatt 8 mill. kr. Størstedelen av denne bevilgningen vil gå til tiltak i Nedre Langgate i Tønsberg.

Det er ellers avsatt 600.000 kr. til forbedringer på rasteplassen ved Hallevannet på E 18 i Larvik kommune. Det er her blant annet aktuelt å oppføre et toalettanlegg.

Til trafikkavviklingsprosjektet på E 18 er det i budsjettet avsatt 2,7 mill. kr. Beløpet skal gå til nødvendige justeringer av systemet foran neste driftssesong

Anleggssjef Ivar Wullf:

-Ville gjerne hatt mer!



De store masseuttakene i nordfylket kan først skje i 1992 dersom ikke bevilgningene for 1990 økes, sier Ivar Wullf

91,2 % av vegplan- rammene for 1986 - 89 ble bevilget

Omregnet til 1990-kroner var rammen for vegplanperioden 1986 - 89 451,4 mill. kr. De totale bevilgningene kom imidlertid bare opp i 411,9 mill. kr (91,2%). -Når vi allikevel har klart å få ferdig viktige prosjekter som Elveveien (riksveg 8) i Larvik og ny E 18 Tassebekk -Klinestad og opprettholdt framdriftsplanen for E 18 i Semsbyen, så er dette dels fordi vi har nedprioritert en del mindre prosjekter. En annen viktig årsak er at Statens vegvesens egendrift har blitt betydelig effektivisert i løpet av vegplanperioden slik at man har kunnet bygge mer veg for pengene.

- Selv om vi etter Regjeringens forslag får nøyaktig det det legges opp til i NVVP 90 - 93, kan vi ikke være helt fornøyd, sier anleggssjef Ivar Wullf til Vestfolder'n.

I veg- og vegtrafikplanen legges det opp til at Vestfold i løpet av perioden skal tildeles 761 millioner kroner. Det alt vesentlige av dette vil gå til E 18-utbyggingen. Etter planen skal investeringene økes år for år gjennom vegplanperioden slik at de i 1993 er kommet opp i 268 mill. (1990-) kr.

-Dersom vi skal få til en effektiv drift og nå målene om å åpne fram til Hanekleiva i 1993 og til Hillestad i 1995, hadde vi trengt mer penger på 1990-budsjettet, sier Wullf. Vi har nå fått signaler om at det er muligheter for en omfordeling innenfor NVVP-rammene som gir oss mer i 1991 og -92 og mindre i -93, sier Wullf videre.

Med 30 millioner ekstra i 1990 ville vi kunne ha hatt Stokke-parsellen ferdig allerede i 1992. Vi ville også kunne ha gjort ferdig en del bruer i nordfylket vinteren 1990/91 som hadde gjort det mulig å kjøre masseuttak i linjen for fullt fra våren 1991. Nå er det fare for at vi ikke kommer i gang med dette før året etter, og da kan det bli vanskelig å ha vegen klar til Hanekleiva allerede i 1993, sier anleggssjefen.

En fordel ved å åpne i Stokke allerede i 1992 er ellers at en da kunne gå inn med enda større tyngde i nordfylket fra 1992-93, slik at man ville være bedre i stand til å nå målet om ny veg til Hillestad innen 1995. Kommer vi tidlig i gang på parsellen Hanekleiva - Hillestad vil vi også kunne utnytte massene bedre, sier Wullf. På denne parsellen har vi store overskuddsmasser, mens det motsatte er tilfellet på strekningen Buskerud grense - Hanekleiva. Nå kan vi risikere å måtte kjøpe knuste masser til parsellen i Sande, sier han videre.

Wullf ser imidlertid fortsatt lyst på mulighetene for å få en økning i bevilgningene i 1990 som gjør det mulig å opprettholde den planlagte framdriften i nordfylket og åpne året før planen i Sande. Dette kan komme som sysselsettingsmidler eller som påplussinger under behandlingen av budsjettet i Stortingets samferdselskomite.



Historielag for vegvesenet opprettes?

Vestfold er et fylke med rik historie både til sjøs og til lands. Vår virksomhet har også historie fra tidligere tider, og det er jo naturlig da Vestfold ligger sentralt, er sterkt knyttet til sjøen og ligger aktuelt til for gjennomgangstrafikk.



Mary Kristensen

Vi har forskjellige planer for hvordan vi skal ta vare på veghistorie, både det som er skrevet om forskjellige personer, vegger og utstyr, hvordan vi skal ta vare på gamle maskiner og gjenstander og hva vi skal gjøre med alle bildene våre.

Dette jubileumsåret har gitt oss en ekstra anledning til å være litt mere oppmerksomme på det som er rundt oss og ta vare på ting, i stedet for bare "rydde" og få vekk "gammelt skrap".

Vi fikk i stand en utstilling på Ås i forbindelse med jubileumsfeiringen og de erfaringer vi høstet i den forbindelse var ikke bare gode. Det viser seg at vi har hatt mange særdeles bra ordensfolk i vegvesenet gjennom tidene, som har satt sin ære i å ha det ryddig rundt seg - og vel og bra er jo det, men det er trist å høre at både det ene og det andre, som kunne ha historisk verdi, er havnet på skraphaugen eller på bålet. Utstillingen vår skulle ikke bare vise gamle ting, men vise utvikling i utstyr og arbeidsmåter ved hjelp av maskiner, paneler og bilder. Vi fikk vel til en brukbar utstilling, men det hadde utvilsomt vært interessant med flere "fortidsminner". Jeg tror nok



Skal vi få et vidt perspektiv på virksomheten vår, er det viktig å ta vare på vår historiske identitet, skriver Mary Kristensen. (Tegningen er av den gamle Kanalbrua i Tønsberg som ble borte i 50 - åra.)

at folk nå blir mere bevisste at ikke alt gammelt skal skrotes, for det som er aktuelt i dag er jo historie om noen år. Skal vi få en virksomhet med et vidt perspektiv, er det viktig å ta vare på det som kan gi oss historie.

For å komme litt mere inn på "museale planer", kan jeg fortelle at vi er allerede i gang med å samle artikler, foredrag og notater som overingeniør Eilef Hellem har skrevet. Tidligere fylkesrevisor Johs. Grepstad har påtatt seg dette arbeidet. Han har fått et kontor på vegkontoret og han sitter her og arbeider med dette stoffet. Målet er i første omgang å samle generell veghistorie fra fylket vårt, senere blir det aktuelt å gå nærmere inn på forskjellige vegger, bruer, fergeleier o.l. Hellem har skrevet ganske meget, så det blir en tidkrevende jobb å komme

igjennom det, men det skal bli spennende å se resultatet. Vi skal prøve å få denne lokale veghistorien ut heftevis - 1 hefte i året.

Videre har det vært på tale å danne et veghistorielag hvor ansatte i vegvesenet, pensjonister og andre interesserte kan bli medlemmer. Dette kan bli et forum hvor ideer og nye tanker kan komme fram, og et sted hvor felles interesser for virksomhetens historie kan diskuteres. Det kan også bli snakk om dugnadsarbeide, noe som utvilsomt er med på å skape et godt felleskap og igjen gi et godt fundament for et slikt foretagende.

Vi har også tanker om å samarbeide med fylkets mange historielag. Det kan være til felles interesse og nytte. Enkelte historielag har henvendt seg til oss i forbindelse

med gamle kongeveier, bruer, fer-
gesteder og vegmerker, de ønsker i
første omgang at vegvesenet kan
være behjelpelig med skilting og
informasjon. Hvis slike veier og
severdigheter blir skiltet, kan disse
med fordel nyttes til turistbruk
og dermed hjelpe til med at vår
veghistorie blir bedre kjent.

I Vestfold er vi i den heldige situa-
sjon at vi har ganske mange bilder
fra svunnen tid og fram til dags
dato. Disse bildene bør vurderes
om de er bevaringsverdige, regis-
treres og settes i system. Bilder er
et verdifullt materiale når det gjelder
historie, og det er viktig at de
blir nøyaktig tid- og stedfestet,
beskrevet og at eventuelle perso-
ner blir navngitt. Dette er et tidkre-
vende arbeide, men det vil lønne
seg i ettertid og vi vil få en god
oversikt over vår fotosamling. Det
arbeides i Norsk Vegmuseum med
et prosjekt for EDB-registrering av
bilder og gjenstander og det er
mulig at Vestfold blir et såkalt
prøvefylke for slik dataregistre-
ring.

Vi har vært inne på tanken om å
lage et album som vi kan kalle for
"Årets bilder". Det kunne være f.
eks. ca 25 bilder av begivenheter i
løpet av 1 år. Dette måtte da bli til
en fast ordning - en slik at det kom
en serie inn i albumet hvert år med
viktige hendelser. Det blir jo foto-
grafert ganske meget rundt om på
våre anlegg og arbeidsplasser, vi
kunne være fristet til å komme
med en oppfordring til dere som
fotograferer at dere sender noen
bilder inn til oss, hvis det er bilder
som dere mener det er verdt å ta
vare på.

Vi vil med disse tingene som her er
nevnt, forsøke å fremme interes-
sen for vår egen historie innen
vegvesenet. Det er mange ting å
hente og mange ugjorte oppgaver -
og kan vi gjøre en innsats selv -
eller i flokk - kan vi oppnå gode
resultater.

Viktig reklameskiltedom

I Vestfolder`n nr. 4/88 hadde jeg en artikkel om en dom i Oslo byrett som fastslo at reklameskilt som virker distraherende ikke er tillatt.



Yngvar Pedersen

Nå har Høyesteretts kjæremålsutvalg i en sak angående en reklametavle som tilhører Starboard as og som er plassert på Drammensvegen 306 ved Lysaker, fastslått det samme. Når Høyesterett har avgjort noe, så har dette større verdi enn avgjørelser ved en lavere domstol.

Faktum var at vegsjefen i Akershus med hjemmel i veglovens § 33 første ledd fattet vedtak om fjerning av reklametavla. Den var 8,5 x 4 meter stor og skiftet reklamebilde hvert 12. eller 24. sekund.

Starboard as begjærte midlertidig forføyning for namsretten med påstand om at reklametavla ikke skulle kunne fjernes av vegvesenet. Namsretten ga firmaet medhold i dette. Staten påkjærte kjennelsen i namsretten til lagmannsretten som opprettholdt resultatet.

Saken ble så av Staten påkjært til Høyesterett, og Høyesteretts kjæremålsutvalg avga 7. september 1989 kjennelse om at lagmannsrettens avgjørelse bygde på feilaktig lovtolkning av veglovens § 33, 1. ledd. Kjennelsen ble derfor opphevet og hjemvist til ny behandling i lagmannsretten. Dette betyr at lagmannsretten må behandle saken på nytt og i resultatet bygge på hva kjæremålsutvalget har sagt om lovgrunnlaget.

Starboard as mente at veglovens § 33, 1. ledd ikke omfattet *distraksjonsfare*, mens Staten mente at dette var et relevant hensyn ved vurderingen av om skilt kunne forlanges fjernet.

Høyesteretts kjæremålsutvalg kom med grunnlag i forarbeidene til vegloven til at distraksjonsfaren kunne komme inn som en selvstendig faktor etter 1. ledd i veglovens § 33.

Det er derfor ikke nødvendig at det er en fysisk hindring for den frie sikten for at veglovens § 33, 1. led skal kunne brukes. Distraksjonsfare er også et moment i vurderingen.

Med andre ord: Distraherende reklameskilt er ikke tillatt langs veien.

Bedriftsidrettslaget "VEGA"

Årsmøte/årsfest

fredag 24. november 1989 kl. 1730

på Ås vegstasjon.

Påmelding til årsfesten innen 10.11.
til sentralbordet, vegkontoret, 033 13210
Styret



Ulykker og ordbruk

I siste nummer av Vestfolder'n - dvs. nr. 10, oktober 1989 - er det gitt en kort beskrivelse av ulykkesstatistikken og utviklingen av denne i Vestfold.

I overskriften betegnes tallene som *gledelige*. Lenger ned i teksten skrives det om *virkelig hyggelige tall*. Omtalen gjelder nedgangen i rapporterte ulykker med personskaade for dette året i forhold til fjoråret for september (fra 45 til 30) og hele året (fra 329 til 315).

Jeg synes vegetaten gjør en stor innsats for å bedre trafikksikkerheten for å hindre at ulykker skal skje. Imidlertid synes jeg ordene *GLEDELIGE* og *VIRKELIG HYGGELIGE* ikke hører hjemme ved beskrivelsen av ulykkesstatistikker. De gir uttrykk for en alt for kynisk og kald (ikke menneskelig) holdning til et så alvorlig problem. Vi i vegetaten må være forsiktig med å uttrykke oss på en så "profesjonell" måte at trafikkuulykker bare blir jobb og statistikk. For de som har opplevd slike ulykker og følgene av dem i sin nære omgangskrets virker hver eneste alvorlige ulykke meningsløs og unødvendig. Den ovenfornevnte beskrivelsen gir etter min mening uttrykk for en holdning som aksepterer trafikkuulykker som en nødvendighet dersom vi skal ha biltrafikk. Stadige slike små drypp av slike beskrivelser kan påvirke alle lesere til å innta en passiv holdning til problemet. Problemet er nemlig de ulykkene som fortsatt skjer.

Etter min mening hadde ord som "oppmuntrende septembertall", "dette går den riktige vegen", "bedre enn ifjor" vært en mer skånsom måte å beskrive utviklingen på.

Mitt poeng er imidlertid at vi ikke må bli for profesjonelle i forholdet til trafikkuulykker og miste de menneskelige aspekter bak disse. *Gledelig* blir det først når antallet ulykker er null.

Jan Erik Gravningen

Nytt fra ledermøtet

Ledermøtet 13. oktober:

Ledermøtet har behandlet avdelingenes spesielle satsingsområder for vegplanperioden 1990 - 93. For detaljene: se referatet. Avdelingene går nå videre med å bryte ned satsingsområdene i konkrete arbeidsoppgaver og sette mål for disse (arbeidsmål).

Hans Petter Sundby er ansatt i fast stilling (avd.ing.) på planavdelingen (har hittil vært vikar). Det lyses nå ut to ledige stillinger som kontrollingeniører til E18 i nordre Vestfold. De to stillingene vi var stillt i utsikt fra vegdirektoratets "stillingsbank" er fortsatt usikre.

Biltilsynet har innledet et samarbeid med de private bilverkstedene slik at mekanikere derfra kan hospitere i kontrollhallene for kortere tidsrom for å utføre kontroll av kjøretøyer. Dette øker kapasiteten i kontrollhallene og avhjelper arbeidsmangelen i de private verkstedene.

Fortsettelse fra s.12:

I område 2 blir det i november bl.a. GRØFTEARBEID på rv. 306 Borre - Skoppum i Borre kommune. Arntzen

Det skal dessuten SKIFTES STIKKRENNER og gjøres dreneringsarbeid på riksveg 307 i Andebu. Hansen.

Det blir også ETTERPISKING og vintearbeid. Bakken.

SALT- OG BEREDSKAPSVAKTA starter 13. november i alle vedlikeholdsområder. Nord

Sentrale kurs:

30.10 - 2.11 ; Kurs for kvinnelige tilsatte i Statens vegvesen (1.deltaker)
6.-10.11: Tilleggskurs i førerkortarbeid for tilsatte i biltilsynet (1 deltaker)
8.-9.11: Kurs i databehandling, drift og vedlikehold (2 deltakere)
14.-16.11: Konferanse av avkjørselsregulering (4 deltakere)
14.-17.11: Konferanse om bruvedlikehold (2 deltakere)
9.-10.11: Introduksjonskurs for nytilsatte jordskifte kandidater (1 deltaker)
8.-9.11: Kurs Nordic EDB-basert registreringsutstyr (2 deltakere)
2.11.: Vegdatabanken (2 deltakere)
23.-24.11: Seminar om fotgjengerulykker (3 deltakere?)

Ledermøtet 27. oktober:

Det skal vurderes hvilke konsekvenser en fellesføring av gassrørledning og vegtrase for E18 gjennom Stokke vil få, spesielt med hensyn til byggegrenser og sikkerhet.

Maskinavdelingens nye organisasjonsplan ble vedtatt.

Bøie tok opp hvem som skal ha ansvaret for miljøkontrollen av biler og henviste til at UP har fått 125 nye stillinger til dette. Vegsjefen konkluderte at det må være en forutsetning at Statens vegvesen skal ha det faglige og organisatoriske ansvaret her.

Vegdirektoratet har signalisert at vi vil få mer penger enn tidligere antatt i 91 og 92 og mindre i 93. Økningen skal brukes slik at E 18 gjennom Stokke kan åpnes høsten 92 (i stedet for i 93). GS-vegen Stangeby - Engås (rv. 308, Nøtterøy) gjøres ferdig i 90 og Kopstad - Nykirke (rv. 310, Borre) utsettes til 91.

Eksterne kurs:

20. - 22. 11: Planlegging og prosjektering av veganlegg. (2 deltakere)
17.-18.11: Seminar om trafikkopplæring i fremtiden (1 deltaker)
november: KOMSAK - kurs (6 deltakere)
23. - 24.11: Konferanse om fjellsprengningsteknikk og bergmekanikk (2 deltakere)
30.11 - 3.12: Grunnkurs i innkjøp (del II) (1 deltaker)
13.-14.11: Betongrehabilitering (1 deltaker)
31.10 - 1.11: Fics-drift (1 deltaker)
20.-22.11 Informasjon og ledelse (1 deltaker)
8. -10.11: Vedlikehold av bygg- og anleggsmaskiner (1 deltaker)
31.10 - 2.11: Taksering av jord- og skogeiendommer (2 deltakere)
13.-17.11: Instruktørkurs for kranføreropplæring på lastebilkran (1 deltaker)
8.-10.11: Samferdsel 1989 (1 deltaker)
15.11: 90-årenes miljøutfordringer (5 deltakere)

Lokale/regionale kurs:

20.-21.11: Regional dekkekonferanse (6 deltakere)
28.-29.11: Anleggskonferansen 1989 (28 deltakere)
7.-9.11. Regional personalkonferanse (5 deltakere)
1.-2.11: Lokalt teknisk kurs for biltilsynspersonell (10 deltakere)
7.11: Lokalt kurs om skiltplanlegging (20 deltakere)
16.11: Lokalt videregående kurs for sluttbrukere.
nov-jan.: lokalt MS-DOS - kurs

Samling om E 18

Næringslivstopper, fylkeskommunens ledelse og representanter for vegvesenet møttes tirsdag 24. oktober til vegbrukerseminar i Tønsberg. Seminaret viste at det er full oppslutning om planene for utbygging av E 18 både i næringslivet og fylkeskommunen. I den grad det ble uttrykt misnøye knyttet denne seg til tempoet i utbyggingen.

Tema for seminaret var "Vegtransport mot år 2000". De 50 deltakerne fikk oppleve interessante innledninger og en engasjert debatt. I sin innledning til seminaret la fylkesmann Mona Røkke stor vekt på vegnettets betydning for utviklingen av velferdsstaten. Gode veger er en forutsetning for et konkurransedyktig næringsliv, sa fylkesmannen blant annet, men hun understreket også betydningen av å satse på miljø og trafikksikkerhet, en satsing hun for øvrig var overbevist om at også næringslivet ville ha nytte av.

Trafikkdirigtor Olav Søfteland pekte også på myndighetenes oppgave - å bedre næringslivets transportvilkår og fjerne eller redusere de ulemper og problemer som transportutviklingen skaper. -Fra et økonomisk synspunkt er det hevet over enhver tvil at et krafttak i de områder hvor vegkapasiteten er sprengt vil føre til langt mindre sløsing med ressurser - olje og tid - og dermed bedre næringslivets lønnsomhet ved lavere transportkostnader, sa han.

På forhånd knyttet det seg en viss spenning til hvilken rolle den strategiplanen for industriutvikling i Vestfold som Næringslivets hovedorganisasjon (NHO) og LO i

fylket har fått utarbeidet, skulle komme til å spille på seminaret. En del av forslagene her ser nemlig ut til å gå på tvers av fylkeskommunens og vegvesenets holdinger. Fylkesrådmann Bjørn Walle tok opp dette da han sa at han stilte seg undrende til at både NHO og LO tilsynelatende ønsker å nedprioritere E 18- utbyggingen i nordfylket inntil en forbindelse til Hurum er avklart. "Er NHO klar over hvilken alvorlig situasjon som kan være under oppseiling i nordfylket i løpet av et par år", spurte Walle.

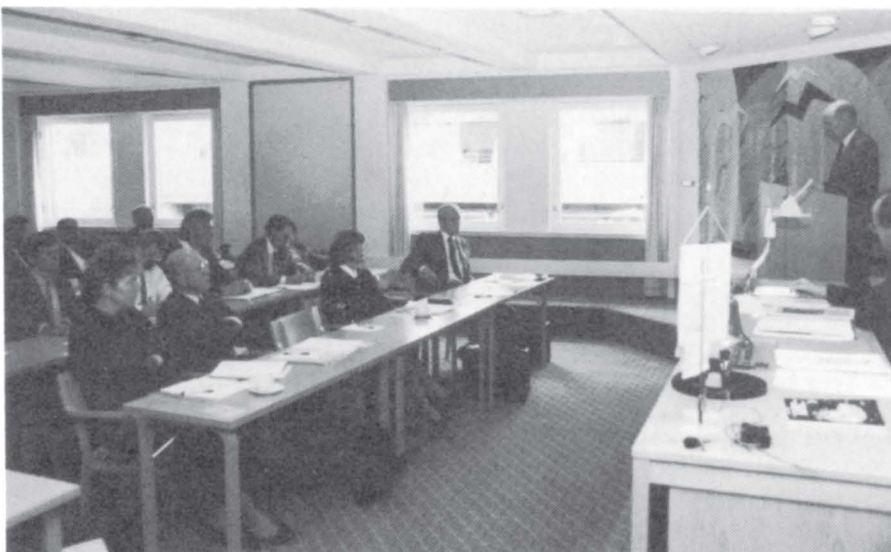
I debatten benyttet regiondirektør Rolf P. Andersen anledningen til å gi en avklaring på spørsmålet Walle hadde reist. Næringslivet stiller seg fullt ut bak E 18 - utbyggingen. Man hadde i utgangspunktet tenkt seg at man burde prioritere sørfylket inntil en Hurum-avklaring lå på bordet, men var nå klar over at en slik sjonglering verken var planmessig eller bevilgningsmessig mulig.

I debatten fikk vi ellers en sterk fo-

kusering på forholdene på fylkesvegnettet. Dette ble bl.a.berørt av Lardals engasjerte ordfører Dag Terje Andersen og av representanter for skogbruket. Bjørn Walle kunne imidlertid ikke love sterke innsats på dette området slik forholdene i fylkesøkonomien er i dag.

Vegsjefen oppsummerte seminaret ved å si at det ga god dokumentasjon og klare synspunkter på behovet for og nytten av større innsats for vegutbygging, men også for satsing på miljø- og trafikksikkerhet. I Vestfold må ny E 18 gis topp prioritet og bygges raskere ut enn foreslått i NVVP 1990-93. Forbindelsene til Hurum og over Oslofjorden må utredes. Dessuten må forsterkningsprogrammet gjennomføres og det må sørges for at fylkeskommunen bevilger sin del (50%). For 1990 utgjør det 2,2 mill. kroner.

Etter seminaret ble deltakerne invitert til gjenoppføringen av "Veg i vellinga" på Tønsberg gymnas.



Næringslivet og fylkeskommunen ønsker en raskest mulig utbygging av E 18 til fire felt, kom det fram på vegbrukerseminaret 24.10.



NOVEMBER

Vestfold vegarbeiderforening

Medlemsmøte på Jarlsberg vertshus
tirsdag 14. november 1989 kl. 1800
Kveldens hovedsak: Tariffoppgjøret 1990
Enkel bevertning

Vegarbeiderforeningen har sitt
årsmøte
på Sandefjord motorhotell, Fokserød
onsdag 29. november 1989 kl. 1830

Velkommen:

Johnny Christensen,
spes. arb.
grunnboring
Thor Ed. Mathisen,
kontorseksj.leder
Biltilsynet Larvik

Permisjon:

Rune Lundquist, 2 år,
NORAD-oppdrag
Botswana

Det skjer i november:

VEGA melder at innretningen for FOTBALL/HÅNDBALL starter opp igjen mandag 6. november kl. 1530 i Messehall B (nærmest Stenmalen) i Tønsberg.

Vegas ÅRSMØTE og ÅRSFEST blir avholdt på Ås vegstasjon fredag 24. november. I år satser men skikkelig på festen med servering av middag etc. til en kostnad av maks. kr. 50,- pr. person. Påmeldingsfristen er forøvrig forlenget til 10.11.

Bygging av NYTT SALTLAGER/GARASJE starter på Ås i uke 43/44. TK

På Østre Åmot bru på E 18 - anlegget i Sem blir det i november forskaling og armering for overbygningen. EL

Tjønneemyra bru på E 18 i gamle Brunlanes skal freses og det settes opp nytt BRUREKKVERK. EL, Andr

På Tem bru på riksveg 312 i gamle Sem skal det legges NYTT TREDEKKE. Det samme gjelder for Gåserud bru på Z-851 i Lardal. EL

I november starter man dessuten med fundamentering, såler og murer for nybygget for UTEKONTROLLSTASJONEN på Solum. EL

I november fortsetter ellers arbeidet med UTBEDRING OG REPARASJON av BRUFUGER som har blitt nedslitt. EL

Onsdag 22. november finner det første møtet i HOVEDKOMITEEN for SYKKELPRØVEN 1990 sted. IB

I denne måneden avholder dessuten Jordskifteretten EKSPROPRIASJONSSKJØNN for E 18 - parsell Åskrysset - Hesby. Skjønnen omfatter altså 1/2 av planparsell Fyllpå - Aulerød og 1/3 av planparsell Aulerød - Holmene. Jeg

Grunnseksjonen håper også at ekspropriasjonsskjønnen for gang/sykkelveg langs rv. 308 parsell Stangeby - Engås i Nøtterøy blir berammet i november måned. Jeg

15. november blir det åpning av E 18 GULLI - FYLLPÅ. På anlegget i Semsbyen blir det dessuten diverse rørlegging, uttrauing i Holmenåsen, skråningspuss og montering av belysning. LK

I november begynner brukskontrollen MILJØKONTROLL (avgass) på tyngre biler. Senere vil man også starte tilsvarende kontroll for lette biler

Biltilsynet fortsetter og trapper opp "tilsyn" med trafikkskolene i forbindelse med TRAFIKKSIKKERHET-SPAKKA i fører kortopplæringen klasse B. RMH

Biltilsynet og vedlikeholdet arrangerer en informasjonsstand om bruk av vinterdekk i Torvhallen i Kremmerhuset i Tønsberg 2., 3., og 4. november. A, Nord, ET

Rådgivende gruppe for TRAFIKKSIKKERHETSUNDERVISNING i grunnskolen holder konstituerende møte 28. november. AHC

I november blir det ANLEGGSTART for GS-anlegget Stangeby - Engås på riksveg 309 på Nøtterøy. HPS/GMB

Det skal også avholdes en IDEDUGNAD for utbedring av ulykkepunkter og - strekninger. AHC

HOVEDPLANVEDTAKET for E18 i nordre Vestfold som var ventet både i september og oktober, kommer trolig i november. SA

8. november får E 18-anlegget besøk av 20 ingeniørstudenter fra Grimstad ingeniørhøyskole.

I uke 44 skal Holmestrandstunnelen vaskes med det nye tunnelvaskutstyret. Sommervik