



Godt nyttår!

Vestfolder'n

Internt organ for Statens vegvesen Vestfolds ansatte

Miljø-nei til MØBELGIGANT?

Planene om å etablere et nytt stort varehus på Fokserød ved E 18 kan bli litt av en prøvestein på Vegvesenets nye miljølinje. Vi skal være på vakt mot arealdisponering som fremmer bruken av privatbil. En etablering ved Fokserød kan også være i konflikt med fylkeskommunens restriktive holdning til etableringer i et belte på 1 km på hver side av nye E 18.



Vil et møbelsenter på Fokserød føre til økt privatbilisme? Og vil det være i strid med fylkestingets "vernesone" omkring nye E 18? En interessant sak kan være under oppseiling i Sandefjord

Side 3

**Utekontrollstasjonen
på Solum bygges om**
Side 5

Og ellers:

Månedens rundkjøring	side 2
Ledelsens spalte	side 4
Ny vegplanperiode	side 6
Julekaffe i område 03	side 7
Vinterbilen	side 8
"Bergstien" Sande - Hof	side 9
Vakre vegers pris	side 10

Vestfolder`n i 1990

Med dette nummeret av Vestfolder`n er det gått ett år siden bedrifts-avisa ble omlagt. I dette året har det kommet ut 11 interne og to eksterne nummer. De interne nummerne, som har kommet fjerde arbeidsdag i hver måned (unntatt en av sommermånedene), er enkle interne aviser hvor hurtig informasjonsformidling er prioritert framfor teknisk og journalistisk kvalitet. For de eksterne nummerne er tankegangen motsatt. Her er det lagt stor vekt på lay - out, farger, papirkvalitet osv. Til gjengjeld er produksjonstiden lang.

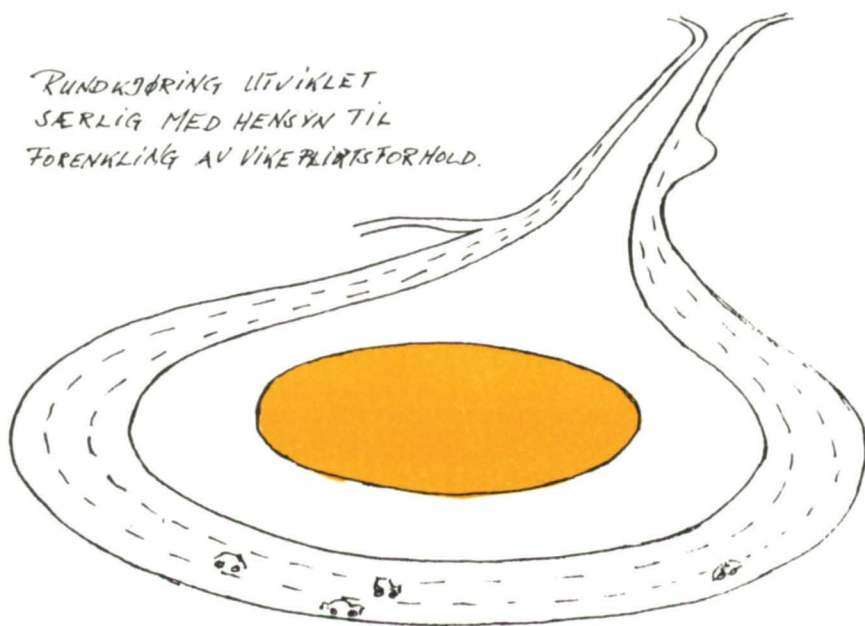
Vi tar sikte på å produsere Vestfolder`n på samme måte også i 1990.

Redaktøren håper at det i året som kommer skal bli mulig å utvikle bedrifts-avisa slik at den i større grad kan bli **brukt bevisst** av ledelsen og ansatte på alle nivåer i etaten. Det er også en viktig målsetning å få en **større grad av grasrotperspektiv** på artiklene i avisa. Og det er ønskelig å stimulere til **meningsutveksling og debatt**. I denne sammenheng er det særlig viktig å være klar over at Vestfolder`ns vanlige utgave er et **internt organ** som ikke sendes til andre enn våre egne ansatte, pensjonistene, andre vegkontor, Vegdirektoratet og fylkeskommunens ledelse og samferdselsstyre. Dette betyr at man kan snakke friere enn det man ellers

kanskje ville ha gjort. En frisk debatt innad i etaten er etter vår mening et sunnhetstegn. Det skal være høyt under taket i Statens vegvesen Vestfold så lenge kritikken har som formål å gjøre oss bedre i stand til å nå de mål vi har satt oss.

Året som kommer er spennende for oss som jobber i vegetaten. Anleggsvirksomheten skyter fart, vi får åpningen av den sterkt etterlengtede nye E18-parsellen utenom Semsbyen. Miljøbevisstheten er økende og vil få betydning både for biltilsynet, plansiden og vegarbeidsdriften. Vestfolder`n lover å følge opp i smått og stort! Godt nyttår!

*RUNDKJØRING UTVIKLET
SÆRLIG MED HENSYN TIL
FORENKLING AV VIKELIKTSFORHOLD.*



Månedens rundkjøring

Vestfolder`n starter nå en ny serie med fantasifulle rundkjøringer utviklet blant trafikkseksjonens kreative hjerner. Dette første bidraget er spesielt utviklet med tanke på å forenkle vikepliktsforholdene. Disse er jo til konstant ergrelse for trafikkteoretikere både bak skrivebord og i skolebiler. Nå synes altså disse problemene å være løst en gang for alle. Man tenker seg i første omgang å bygge om Mammutkrysset ved Kanalen i Tønsberg etter dette nye, revolusjonerende og trafikksikre prinsippet. Neste måned har vi gleden av å presentere "Miljøaktivistens rundkjøring". Følg med!

IKEA til Fokserød?

Hva sier vegsjefen?

Planene om et nytt møbelsenter på Fokserød ved E 18 i Sandefjord kan komme til å bli en prøvestein for Vegvesenets nye aktive linje for å hindre trafikkskapende arealdisponering og "frede" nye E 18 for næringsetableringer.

av Erik Thomassen

Entreprenør Thorbjørn Hansen i Hotvedtmoen eiendomsselskap som eier lagerbygget som ønskes tatt i bruk som møbelsenter, sier 6.12 til Sandefjords blad at det finnes flere interessenter til lokalene. Etter det vi kjenner til er det imidlertid ting som tyder på at møbelgiganten IKEA kan være sterkt inne i bildet.

Det omtalte lagerbygget, Klinestadmoen 1, benyttes idag av engrosfirmaet Tybring-Gjedde og av Jotun. Planene går ut på å utvide bygget slik at det får et totalareal på 16.000 kvm og opparbeide 300 parkeringsplasser. Dersom prosjektet skal settes ut i livet, kreves det imidlertid trolig en omregulering av området det ligger i. I så fall vil Statens vegvesen komme inn i bildet. Vi kan levere innsigelse på reguleringsplanen og i så fall blir det opp til Miljøverndepartementet å avgjøre saken.

Saken er ennå ikke kommet til behandling hos vegsjefen. Etaten er imidlertid orientert gjennom kopi av brev fra arkitektene til Sandefjord kommune og saken ble diskutert i ledermøtet 24. november. Det har siden vært kontakt med Sandefjord kommune der vegsjefen har gitt uttrykk for sterk skepsis til saken.

Når det kan stilles spørsmålstegn



Blir det møbelsenter i dette bygget? En eventuell omregulering kan medføre innsigelse fra vegsjefen fordi en slik arealdisponering vil stimulere til vekst i biltrafikken.

ved om Statens vegvesen vil akseptere en ny kjøpesenter-etablering på Fokserød så skyldes dette to forhold. For det første har Vestfold fylkeskommune i sin fylkesplan vedtatt at det skal legges begrensninger på etableringer i en sone på 1 km på hver side av nye E 18. Dette har bl.a. sammenheng med at man ønsker å satse på og viderutvikle de tradisjonelle bysentrene i fylket, samtidig som man vil unngå at nye E 18 "gror igjen" av industri- og handelsbedrifter.

Viktigere er kanskje likevel de signalene som har kommet fra vegdirektøren. I sommer leverte direktoratet innsigelse mot planene om et større kjøpesenter på Alna i Oslo. Bakgrunnen var at NVVP 1990-93 inneholder temmelige radikale signaler om at vi i framtiden må prøve å påvirke kommunenes arealdisponering for å begrense veksten i biltrafikken.

Vegdirektoratet mener at et slikt kjøpesenter, med godt parkeringstilbud og nærhet til hovedvegssystemet, stimulerer til økt privatbilisme. I et rundskriv om saken sier vegdirektøren bl.a.: "Jeg vil be vegsjefene følge opp denne linjen, og å være på vakt mot lokal arealdisponering som skaper unødig vekst i biltrafikken.

Noe endelig standpunkt til Fokserød-saken vil naturligvis ikke bli tatt før saken eventuelt kommer til behandling hos vegsjefen. Det er imidlertid klart at det knytter seg stor spenning og interesse til den videre behandlingen av dette prosjektet. IKEA ville kunne bety mange nye arbeidsplasser i Sandefjord og et populært tilskudd til handelstilbudet for store deler av fylkets befolkning. Slik sett er det mange interesser som brytes mot hverandre i denne saken, noe som gjør den spesiell og av stor prinsipiell betydning.

Hovedutfordring i 1990 - 93:

Vi må prioritere innenfor de ressursene vi har!

Med utgangspunkt i at vi står overfor en rekke nye og tildels ukjente oppgaver de nærmeste år, er jeg overbevist om at vi spesielt på personellsiden vil møte utfordringen overskriften beskriver.

De nye oppgavene vil være:

- * Nær 100 % økning i anleggsaktiviteten i forhold til dagens nivå
- * Økt vektlegging av miljøsidene på alle plan i organisasjonen
- * Økt vekt på enda bedre utnyttelse av pengeressursene
- * Økt arbeid med å få til en best mulig trafikkavvikling på E 18 og i byer og tettsteder. Herunder også kollektivtrafikk.
- * Økte krav til dokumentasjon/konkurransedyktighet og service.

(Lista kunne gjøres mye lengre.) Disse oppgavene vil ha en rekke konsekvenser for den enkelte ansatte. Jeg vil her bare peke på noen av de personellmessige sidene.

Enten vi liker det eller ikke, må vi erkjenne at politikerne ikke vil øke antallet ansatte i tråd med nye oppgaver. Uansett politisk farge er det neppe salgbart å øke det offentlige apparat. Et slikt utgangspunkt vil kreve at vi i langt større grad enn det vi har vært vant til må prioritere personalbruk innenfor det vi rår over i dag. Vi må sette inn personellet der hvor det trengs mest, uavhengig av avdelingsgrenser og funksjonsområder. Vi har gode eksempler på at vi er kommet et stykke. Ikke minst takket være berørte organisasjoner har vi på driftssida kunnet se relativt fritt på avdelingsgrensene mellom anlegg, vedlikehold og maskin. Dette er gode eksempler på at vi er en etat og ikke seks ulike avdelinger, og dette må vi utvikle videre. En langt friere disponering av folk mellom beslektede avdelinger som plan/anlegg, biltilsyn/plan, vedlikehold/plan, biltilsyn/maskin, adm.øk./anlegg/vedlikehold vil være nødvendig for å sikre at de oppgaver ledelsen og de ansatte prioriterer skal bli løst tilfredsstillende.

En utvikling som den som er beskrevet over vil sette krav til oss alle sammen.

Ledelsen må i samarbeid med de ansatte stake opp en klar kurs som alle er lojale overfor. Den enkeltes spesialinteresser må i visse tilfeller vike for etatens felles behov. Mange interessante oppgaver må nedprioriteres. Organisasjoner/ansatte må være villige til å prioritere på tvers av særinteresser både i egne og andres rekke. Administrasjons-, vedlikeholds- og anleggsbudsjettet må sees på som felles resurser i den grad dette er mulig. Fylkesgrensene må ikke være til hinder for effektiv personellbruk. Og enda flere krav kunne nevnes.

Det som er sagt ovenfor har vi også tidligere vært opptatt av. Mest i festtaler riktignok. Nå tror jeg dette blir de harde realiteter i nokså nær framtid, og vi må forholde oss til dette sammen. Når jeg er optimistisk og tror vi skal få dette til, er det fordi vi i Vestfold har et internt klima og miljø som jeg vet overstiger det andre fylker har. La oss derfor vise at vi også på dette området kan framstå som et godt eksempel for andre vegadministrasjoner og statsetater.

Tore Kaurin

Plansituasjonen ved årsskiftet

Fortsatt venter vi på Vegdirektoratets hovedplanvedtak for ny E18 i nordfylket. Det er imidlertid ingen tvil om at vedtaket nå kommer i løpet av kort tid og at anlegget vil komme i drift i løpet av ett års tid. Detaljplanlegging foregår på fire av fem delparceller på strekningen. To av disse vil bli lagt ut til gjennomsyn i 1990. Byggeplanleggingen er også kommet i gang.

Hovedplanarbeidet på strekningen **Helland - Gulli av E 18** vil trolig foreløpig avsluttes med et silingsdokument i 1990. Behandlingen av dette vil avgjøre hvilke veglinjer som skal med i det videre arbeidet. Anleggsstart kan trolig tidligst komme på tale i andre halvdel av 90-årene.

For **E 18 Holmene - Tassebekk (Stokke)** er byggeplanen nå ferdig. Anlegget kommer i drift i januar 1990.

For **E 18 Langåker - Bommestad (Larvik)** er situasjonen at Oldsaksamlingen har levert innsigelse pga. gravfeltet ved Danebo. Planen fremmes for kommunal behandling i løpet av vinteren. Anleggsstart her ligger rundt 10 år fram i tiden.

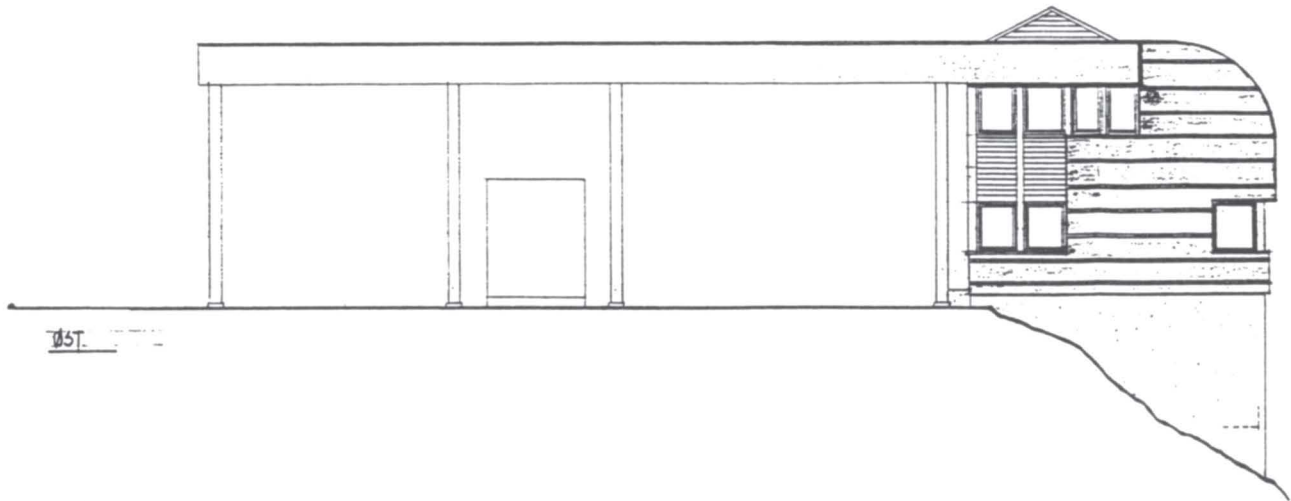
Detaljplanen for **riksveg 310 Horten - Kirkebakken** ble behandlet i Borre kommunestyre 20.12. Også her har vi problemer med en innsigelse fra Oldsaksamlingen (Borrehaugene). Planen kan derfor ikke egengodkjennes av kommunen, men må behandles av Miljøverndepartementet. Det arbeides med en finansieringsordning ved hjelp av bompenger på Bastøfergene. Anlegget kan settes i drift når/hvis dette kan gå i orden.

Hovedplanen for **Ringvegen og ny Nøtterøyforbindelse** i Tønsberg oversendes kommunene og det videre arbeidet foreslås samordnet med transportplanleggingen. Anlegget ligger trolig flere år fram i tida og forutsetter trolig bompengefinansiering.

ET

Samarbeid anlegg - biltilsynet:

av Erik Thomassen



Sju Moelven-brakker fra Tønsbergs gamle biltilsynsstasjon danner basis for nybygget på utekontrollstasjonen på Solum. Arbeidet er så langt utført av et lag fra anleggsavdelingens bruseksjon

Tønsberg-brakker blir Solum-kontorer

Sju av kontorbrakkene fra gamle Tønsberg biltilsynsstasjon er nå på plass på utekontrollstasjonen på Solum der de skal danne grunnlaget for et nytt og større kontorbygg. Grunnarbeidene og demontering/montering av brakkeene er utført av folk fra anleggsavdelingens bruseksjon.

Utekontrollstasjonen på Solum ble opprinnelig bygd for tre ansatte. Med tiden har stillingsantallet økt til åtte, og virksomheten er utvidet. Nå driver man med både informasjon og etterkontroll i tillegg til den ordinære kontrollvirksomheten. Et mer utstrakt samarbeid med politi og tollvesen har også ført til økt plassbehov.

Det nye anlegget på Solum vil føre til bedre forhold både for publikum og ansatte. Noen vesentlig utvidelse av virksomheten er imidlertid ikke aktuelt.

De sju Moelven-brakkeene fra biltilsynsstasjonen på Kilen er nå plassert på et fundament på utsiden av vekta. (De to siste skal til Lundskogen).

Over dem skal det bygges en ny annen etasje som bl.a. skal inneholde kantine, hvilerom og garderobe. Under anlegget blir det kjeller og lagerrom for utstyr som brukes i forbindelse med utekontrollvirksomheten. På grunn av vanskelige avløpsforhold på Solum er det lagt opp til et lukket system for kloakken.

Totalkostnaden for anlegget er 2,9 mill. kroner, og dette deles 50/50 mellom Vestfold og Telemark.

Arbeidet er utført av et lag fra bruseksjonen med Finn Malmquist som formann og Jens Moen som oppsynsmann. Det er foreløpig uklart hvem som skal ha det videre arbeidet med anlegget. Bruseksjonen kan være interessert i å ta det, dette er fint vinterarbeid for oss, sier Einar Lunde til Vestfolder'n. Han peker videre på at seksjonen har folk som er bygningskyndige, og dette vil være en interessant og utfordrende oppgave for dem.



19. desember ble de gamle brakkeene heist på plass på sitt nye fundament på utsiden av Solum-vekta

Nytt år - ny vegplanperiode:

STORE ANLEGG - MILJØET I FOKUS

Årsskiftet markerte ikke bare begynnelsen på et nytt tiår. Det markerte også begynnelsen på en ny veg- og vegtrafikkplanperiode. I Vestfold vil dessuten den nye vegplanperioden føre til betydelig større bevilgninger til veginvesteringer og dermed også sterkt økende aktivitet for vegvesenet. Ellers vil miljøet komme til å få langt større oppmerksom enn i tidligere vegplanperioder.

av Erik Thomassen

Nytt for denne perioden er også at trafikksikkerhetsarbeidet skal samordnes ut fra en klar målsetning om å "fryse" antallet personskadeulykker på 1984/86-nivå. Til dette er det utarbeidet en "Handlingsplan for trafikksikkerhet 1990 - 93" i alle fylker.

Når vi skriver 31. desember 1993 og planperioden går ut skal vi ha ferdigstilt E 18 forbi Semsbyen (1990) og gjennom Stokke slik at vi har gjennomgående motorveg fra Gulli til Langåker. Dessuten skal vi ha åpnet første parsell av nye E 18 i nordfylket, dvs. fra Eik (i Kobbervikdalen) til Hanekleiva. Totalt skal det bygges riksveger for ca. 750 mill. kr. i Vestfold i perioden. Om det i tillegg blir satt i gang arbeid på anlegg som ikke skal finansieres over statsbudsjettet er det for tidlig å si noe om, men både omleggingen av riksveg 310 Horten-



En sterk økning i anleggsaktiviteten vil bli den mest merkbare forskjellen fra forrige vegplanperiode for oss.

Kirkebakken og det nye hovedvegnettet i Tønsberg kan komme i gang dersom man klarer å få til en alternativ finansieringsmåte (som f.eks. bompenger).

På landsbasis legges det i Norsk veg- og vegtrafikkplan opp til at følgende områder innenfor vegsektoren skal gis høy prioritet i 90-årene:

* Videre utvikling av stamvegnettet (som f.eks. E 18 i Vestfold)

* 10 tonns tillatt aksellast og fjerning av flaskehalsar som begrenser tungtransportens framkommelighet.

* Utbygging av hovedvegnettet i våre 10 største byområder for å sikre bedre transportøkonomi, trafikksikkerhet og miljø. Dette suppleres og samordnes med tiltak for kollektivtransport, planlegging og trafikkpåvirkende tiltak. (Tønsberg er blant de ti største byområdene i landet. På grunn av de store investeringsbehovene på E 18 er det imidlertid klart at Tønsberg i denne omgang ikke vil få

inveteringsmidler over statsbudsjettet. Transportplanarbeidet som nå er i gang i Tønsberg er imidlertid en del av den øvrige satsingen på disse byområdene)

* Fornyelse av ferjeflåten og økt tilbud i ferjesamband.

Om vegarbeidsdriften heter det i NVVP bl.a. at man "gjennom systematisk etterutdannelse og videre skoloring vil (...) sørge for et fortsatt høyt faglig nivå på arbeidsstokken i Vegvesenet". Interessant er det også at man vil utnytte det enkelte fylkes spesielle konkurransefortrinn også i andre fylker for å skape konkurranse der hvor markedet eventuelt fungerer dårlig.

Det legges opp til at egenregikalkyleandelen skal økes til 10 - 15 % i løpet av perioden. For det byggevolumet som utføres i egen regi regner en med en egeninnsats på 30 - 35 %. For

vedlikeholdsdriften legges det vekt på delegering av ansvar og oppgaver til områdene. De ansatte skal få klarere linjer å arbeide etter og systemene for rapportering av oppgaver vil bli videreutviklet. Arbeidskraftbehovet i vegarbeidsdriften anslås til ca. 9000 på landsbasis, d.v.s. samme nivå som i 1989. I planen sies det også at man i samråd med arbeidstakerorganisasjonene tar sikte på å utvikle bonusordninger for godt utført arbeid. NVVP inneholder ikke en vurdering av styringssystemet for maskinforvaltningen, men dette vil Samferdselsdepartementet ta opp for seg selv i løpet av perioden.

I denne vegplanperioden vil miljøet stå mer i fokus enn tidligere. Det er imidlertid klart at myndighetene ikke tar sikte på å ta i bruk radikale tiltak for å begrense forurensingen fra biltrafikken. Katalysatoren blir et hovedvirkemiddel. I løpet av perioden blir det også påbudt med slik rensing på nye dieseldrevne biler. Katalysatoren reduserer utslippet av en lang rekke skadelige gasser.

CO₂- utslippet som bidrar til "drivhus-effekten", påvirkes imidlertid ikke av katalysatoren. Myndighetene legger derfor opp til å bremse veksten i biltrafikken i de ti største byområdene. Dette skal skje gjennom samordnet transportplanlegging, økt satsing på kollektivtrafikken i disse områdene og arbeid for å påvirke kommunenes arealdisponering slik at denne baseres på bruk av kollektive transportmidler. Man åpner også for muligheten til å bruke økte bompengesatser i rush-tiden som et trafikkbegrensende virkemiddel.

Miljøsatsingen vil kanskje særlig merkes av biltilsynets folk, selv om mye fortsatt er uklart når det gjelder prioriteringen av avgasskontrollen framover. Planavdelingen er dessuten involvert i transportplanarbeidet i Tønsberg. Planene for et nytt hovedvegnett i Tønsberg samordnes nå med transportplanarbeidet og disse prosjektene vil trolig få økt aktualitet når dette arbeidet er avsluttet.

Julekaffe på Wasilioff



Før julekaffen var det informasjonsmøte for mannskapene i område 03. T.v.: Audun Nordbotten

Med fnugg av vintens første snø utenfor vinduene åpnet vedlikeholdsområde 03 julefeiringen med "julekaffe" i tradisjonsrike former på Hotel Wasilioff i Stavern fredag 15. desember.

Før man gav seg bordets gleder i vold, var det et to-timers informasjonsmøte for vedlikeholdsområdet. Her ble det orientert om driften i inneværende år og i 1990, budsjettssituasjonen, værmeldingstjenesten, reklameskiltproblematikken og informasjonstjenesten.

I 1990 skal vi fortsette arbeidet med utbedringsarbeider på riksveg 304 Holmfoss - Kvelde, sa vegmester Odd Pape. Dessuten blir det utbedring på Nordkvellemoen og på riksveg 305 ved Brekke bru. På E 18 skal det utføres bruvedlikehold på Farrisheimen og Tjønnemyra bru, på riksveg 304 på Bergene bru og på 305 på Brekke bru.

Audun Nordbotten hilste fra vegsjefen og fra vedlikeholdssjefen (som dessverre ikke hadde anledning til å være til stede). Dessuten pekte han på en del av de utviklingstrekkene man kunne se for vedlikeholdsdriften framover. En viktig sak i årene som kommer blir tilpasning til EF-standardene også på vegsektoren, sa Nordbotten blant annet. Dette vil føre til endrete regler på mange områder. Andre viktige trekk framover blir stadig sterkere satsing på målstyring og kostnadsoppfølging. Nordbotten varslet videre at man også i vedlikeholdet måtte regne med større konkurranse med private entreprenører.

Noe som også er på veg inn er lokale meningsmålinger blant trafikantene. Dette kan være en måte å få greie på hvordan folk flest opplever det arbeidet som utføres på vegen, sa Nordbotten bl.a., og det kan også være en måte å skaffe seg kunnskap om hvilke plasser som oppfattes som spesielt trafikkfarlige av de som ferdes i området.

Etter informasjonsmøtet ventet Wasilioffs lunchbord med julemat og annen mat. Og utenfor varslet snøfuggene om at jula også kunne bli en tid for litt skikkelig vintervedlikehold - for første gang på lenge.

Miljøvennlig vinterbil

Fra de senere tids avgasskontroller på biler har det kommet foruroligende rapporter om alt for høyt CO (karbonmonoksyd)-innhold i avgassene. Forskriftene har krav om at innholdet av CO ikke må overstige 3,5 volumprosent (4,5 % på eldre biler). På 30 - 50 % av de kontrollerte biler har det blitt målt opp til 10 - 12 % CO i avgassene.



av Anton Asbjørnrød

For høyt CO innhold i avgassene indikerer at motoren får for mye bensin i forhold til luft (fet blanding) og er derfor både uøkonomisk og lite miljøvennlig samtidig som CO er svært giftig.

Hva kan så hver enkelt av oss gjøre med dette? Ta en tur til nærmeste godkjente bilverksted og få tatt en avgassanalyse på din bil. En slik prøve tar ca. 5 minutter og avslører straks hvordan tilstanden er. Et for høyt CO-innhold indikerer et "sykdomsforhold", nøy deg ikke med bare å få justert forgasseren, som i de fleste tilfelle vil få CO-innholdet ned på et akseptabelt nivå, nei be om å få motoren trimmet og justert etter motorens spesifikasjoner.

En slik trimming bør bestå av:
-kontroll, justering event. skifting av "stiftene" i fordelingskiven
-kontroll, event. justering av tenningsstidspunktet
-kontroll, event. skifting av tenn-

plugger
-kontroll, event. justering av ventile
lene
-rensing og justering av forgasser
-kontroll, event. skifte av bensinfilter
-kontrollere bensintrykket
-kontroll. event. rengjøring/skifte av luftfiler

En rekke biler har en omstillingshendel på luftfilteret for sommer-og vinterkjøring, pass på å stille denne hendelen på vinterkjøring nå.

Tykkelsen (viskositeten) på motoroljen er viktig, pass på å få skiftet til "vinterolje". Tenk event. på å gå over til de nye syntetiske motoroljene, disse er riktignok noe dyrere enn vanlig mineralisk olje, men de har bl. a. den spesielle egenskapen at de forblir tyntflytende selv i sterk kulde, noe som letter motorstarten, gir mindre kaldstart-slitasje, mindre bensinforbruk og er derfor også miljøvennlig.

Bruk av motorvarmer vil i høyeste grad være med på å redusere de skadelige avgassene, du vil få letter start en kald vintermorgen, "chokeperioden" blir kortere, mindre motorslitasje og du får hurtigere en varm og komfortabel bil. Det er beregnet at hvis alle brukte motorvarmer på bilene her i Norge ville vi kunne spare totalt ca. 40 millioner liter bensin pr. vinter (og tilsvarende mindre utslipp).

Vær oppmerksom på alle strømforbrukende kilder, en elektrisk oppvarmet bakrute krever over 1 liter bensin på en tur til Oslo og tilbake! Spar på strømmen så sparer du bensin, og du får ikke startproblemer på en kald vintermorgen!

Du kjører selvfølgelig pigg-fritt i vinter hvis forholdene ligger til rette for dette, igjen sparte bensinlitere, mindre støy og asfaltforurensning.

GOD VINTER!

Bergstien - fra malmtransport til kulturtrimløype?

I et jubileumsår, som vi nå har hatt, er det kanskje naturlig å stoppe opp litt og se tilbake på det som har hendt. Vegvesenets historie er mangfoldig og interessant, og jeg tror at nettopp dette jubileumsåret vårt har vist oss hvor viktig det er med vår veghistorie - uten noe å se tilbake på - er det vanskelig å ha tanker om tida som kommer. Noen av våre framtidstanker, som er formet nettopp i år, er at vi skal ta vare på vår veghistorie. Vi skal gå sammen om dette i etaten vår, og vi skal også prøve på å få til et samarbeide med fylkets historielag. Dette er vi allerede i gang med, og vi går trøstig videre.

av Mary Kristensen

Det ligger ganske mye veghistorie rundt om i skog og mark, langs veier og elver. Mange gamle ferdselsårer ligger mer eller mindre skjult i terrenget - gamle kongeveier, handelsveier, rideveier og tråkk. Nord i fylket, nærmere bestemt i Sande og Hof, ligger restene av en gammel veg fra 1600-tallet. Det er opprinnelig en veg som ble brukt til malmtransport fra Konnerud ved Drammen og til Eidsfoss Verk i Hof, malm til Eidsfoss og ferdige produkter tilbake. Denne vegen heter **Bergstien** og den er tildels godt synlig i terrenget. Vegen kan med fordel opprustes litt og brukes til turbruk, kanskje kan begrepet "kulturtrimløype" passe bra. Sammen med Rolf Sommervik og Victor Solberg gikk jeg denne vegen en dag i vinter, den går fra Skjørdalsgårdene i Sande, over fjellet og ned til Bergsvannet i Hof, gjenn-

om naturskjønne omgivelser og i et vennlig terreng. Vi var enige om at denne vegen bør brukes mer, men skal den bli bedre kjent og vekke historie, må folk få bekjed om hva slags veg de går på. I første omgang kan dette gjøres ved å sette opp orienteringstavle i hver ende med kart, beskrivelse og litt historie om vegen. Ved visse mellomrom langs vegen bør vegnavnet settes opp. Det er så mange stier og veier i skogen, så det er lett å komme over på en traktorveg - som ikke er historisk - enda.-

Et annet lignende tiltak er også på gang ved Bommestad i Larvik kommune. Dette kan bli et stort prosjekt, som antakelig må løses litt etter litt,

men nærmere omtale om dette kommer i et senere nr av Vestfolder'n.

Bergstien, derimot, skal det ikke særlig arbeid og kostnader til, fordi den ligger der og er godt synlig. Den bør ryddes, skiltes og merkes. Kanskje kan denne gamle malmvegen, som så mange hester- og sikkert kjørekarer med - har slitt og strevet på, allerede i 1990 bli vårt fylkes første kulturtrimløype. Med tiden håper vi på flere slike, det er i alle fall positivt at vi har stoppet opp litt og begynt å tenke på våre gamle, historiske veier.

Kanskje kan vi få med disse gamle vegene i vedlikeholdsbudsjettet vårt?



Mary Kristensen har sammen med folk fra område 01 gått opp den gamle ferdselsvegen fra Sande til Hof.

Vakre vegers pris til Bjørn Skøie og Einar Hansen



Stor heder til Bjørn Skøie (t.h.), her sammen med (f.v.): vegsjefen, juryens formann Torbjørgh Sægrov og vegdirektør Eskild Jensen..

- Jeg er glad for at Statens vegvesen spiller på det grønne laget, sa parksjef Per Rønningen i Sandefjord kommune da han på vegne av de fem prisvinnerne takket for "Vakre vegers pris for 1989".

Vegdirektørens pris som i fjor altså tilfalt Landstads plass i Sandefjord ble overrakt av juryens formann, landskapsarkitekt Torbjørgh Sægrov under et arrangement i bystyresalen i Sandefjord rådhus tirsdag 5. desember. Av våre ansatte var det Bjørn Skøie og Einar Hansen som ble belønnet for godt utført arbeid. Einar Hansen er for tiden på NORAD-oppdrag i Afrika og i hans sted møtte anleggsleder Ivar Wulff. Foruten diplom fikk de fem prisvinnerne et reisestipend på kr. 30.000 på deling. Forutsetningen var at studiereisen ble gjennomført i fellesskap.

Vegdirektør Eskild Jensen berømmet vinnerne for den utmerkede løsningen av trafikken på Landstads plass. Vegsjefen sa at det var et riktig valg å gi prisen til et byområde i år etter at Strynefjellsvegen fikk den i fjor. -Det er en inspirasjon for oss at det var et kryss i vårt fylke som ble denne æren til del i år, sa han videre, og understreket særlig hvor viktig samarbeidet mellom vegetat, kommune og konsulent i denne forbindelsen er.

BILKJØRING - INGEN UFARLIG SAK

Det nærmer seg nå (i skrivende øyeblikk - november) vinter med raske skritt. Erfaringsmessig blir det dessverre glatt - og da skjer ulykkene dersom vi ikke farer varsomt fram.

av Yngvar Pedersen

Skadestatistikken for egne kjøretøyer i 1989 har hittil vært meget bra. Vi har kun en ryggeskade og en påkjørsel bakfra hvor vegvesenet har ansvaret. Vi har dessuten en "uoppmerksomhetsskade" - en bil som kjørte borti en parkert bil og en sak hvor vi diskuterer med motpartens forsikringsselskap om ansvarsforholdet. Videre er det som vanlig registrert skader pga. kantklippere (5), men slike skader er noe vi må regne med. Utenom dette har vi fem kollisjoner hvor motparten klart har ansvaret. Det dreier seg om to ryggeskader, en påkjørsel bakfra, en vikeplikt (kjøring ut fra avkjørsel) og en bil over i motsatt kjørebane.

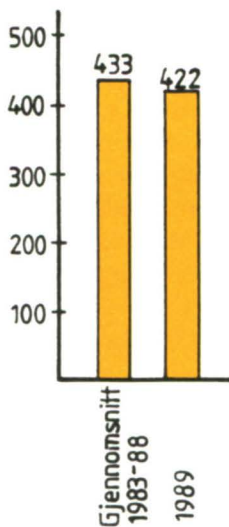
Selv om vi i år har hatt få skader finner vi det hensiktsmessig å peke på at ryggeskader på landsbasis ligger høyt på skadesstatistikken innen vegvesenet, og regelen er som kjent at dersom en ikke har klar sikt bakover, så skal en ikke rygge. I en stresset arbeidssituasjon kan det være lett å overse en liten bil som har stanset tett inntil lasteplanet eller tett inntil arbeidsmaskinen.

Påkjørsler bakfra kan lett føre til store materielle skader og skader på person, så her er det kun en ting å gjøre - nemlig å holde god avstand. Det trengs lengre stoppstrekning med en stor tung bil enn med en liten personbil.

Vikepliktreglene er også viktige å passe på. Skal vi skifte kjørefelt eller krysse vegbanen så har vi vikeplikt for annen trafikk selv om vi er i en arbeidssituasjon, og uoppmerksomhet kan lett føre til store skader. La meg imidlertid igjen understreke - statistikken for Vestfold viser at vi har dyktige sjåførere og maskinførere. MEN - målet må jo være -som i all virksomhet -enten det nå er privat, offentlig eller personlig - å bli enda bedre.

Så til slutt - ha en god og trygg dag på vegen!

Færre ulykker i Vestfold



Mens antallet trafikulykker med personskade på landsbasis økte med 1,6% i 1989, kan vi i Vestfold notere en nedgang på 4,7%. Særlig sett på bakgrunn av at trafikveksten har vært betydelig større hos oss (på E 18) enn på landsbasis, må dette kunne betegnes som en bemerkelsesverdig og positiv utvikling.

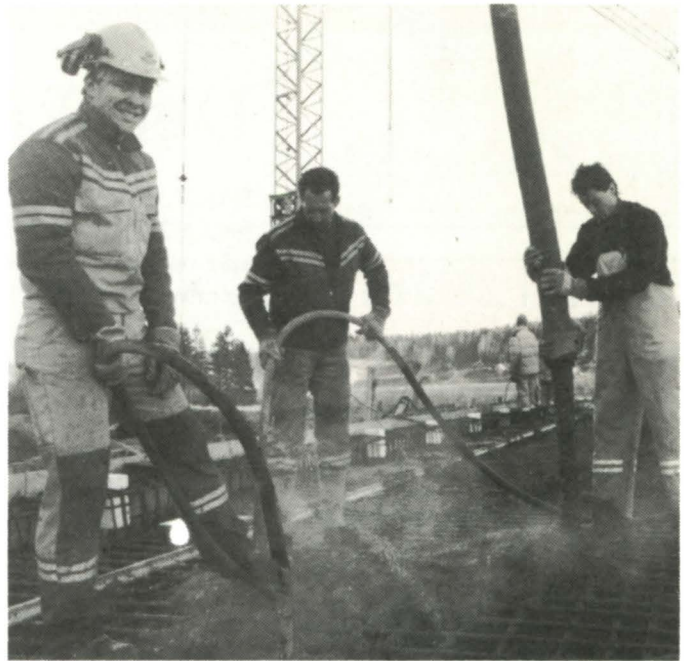
Totalt var det pr. 2.1.90 registrert 422 trafikulykker med personskade på Vestfoldvegene i fjoråret. I 1988 skjedde det 443 ulykker, mens gjennomsnittstallet for perioden 1983 - 88 var 433 personskadeulykker.

Totalt mistet 22 personer livet i trafikken i Vestfold i 1989. Dette var to flere enn året før. Antallet skadde og drepte til sammen var 544 i 1989 mot 567 i 1988.

I desember skjedde det 23 ulykker på vegnettet i Vestfold. Tre personer mistet livet i trafikken, to av dem på E 18 i Holmestrand.

Østre Åmot bru støpt

Overbygningen til Østre Åmot bru på E 18 - anlegget i Sem ble størt 12. desember.



Tirsdag 12. desember ble Østre Åmot bru på E 18 - anlegget i Semsbyen støpt. Dette er en 77 meter lang fire-spenns betongplate-bru for Anholtvegen. Anlegget er kostnadsberegnet til 3,8 millioner kroner.

Støpedagen er selve D-dagen for et bruprojekt som dette. Arbeidet begynte allerede 0530 om morgenen og den første betongbilen var bestilt

på brustedet klokka 0600. Arbeidet ble utført ved hjelp av to betongpumper og var først avsluttet nærmere midnatt.

Totalt gikk det med 374 kbm C45 betong iblandet 5% luft for at betongen skulle bli frostbestandig. Betongen var ellers bestilt med 20 - 23 graders varme for å hindre at den skulle fryse før den begynte å herde.

22 vil bli maskinsjef

Følgende har søkt den ledige stillingen som leder for maskinavdelingen etter Tore Kaurin (interne søkere er uthevet):

Harald Ouff, Biltilsynet Horten,
Jon Berg, Skjetten,
Audun Nordbotten, vegkontoret,
Erik Schuller, vegkontoret,
Tore Flygind, Asker,
Ragnar Boye, Borgheim,
Agnar Nordal, Tranby,
Frank W. Larsen, vegkontoret,
Sigmund Riis, vegkontoret,
Reidar Jørgensen, vegkontoret,
Karl S. Foslund, Vadsø
Finn Skontorp Johnsen, Duken
Tommy Furvann, Borgheim

Horia Dumitrescu, Oslo
Stein Linnestad, vegkontoret
Jan Ole Nes, Lofts-eik
Stanislaw Grudzien, Fetsund

5 søkere (alle eksterne) ønsker ikke navnet sitt offentliggjort.

ANLEGGSAVDELINGEN ved Tom Skarre er nå ferdig med inngåelsen av nye årskontrakter med leverandører av vegbyggings- og bygningsvarer til anleggs- og vedlikeholdsdriften 1990. Årskontrakter benyttes ved anskaffelse av "tyngre" varer, mens det for andre varesorter opprettes rabattavtaler.

JANUAR

65 år:

Jens Karlsen 1.1.

Tilsatt i 25 år i løpet av 1989:

Arne M. Holhjem,
lab.

Gunnar Moe,
lab.

Jermund Bjørge,
omr. 01

Inge Lima,
omr. 01

Nils Gunnar Aas,
omr. 02

Rolf Sandmoe,
omr. 03

Tore Svendsen,
omr. 03

Hans Thv. Kittelsen,
maskin/hov.til.valgt

Eivind Holtan,
anlegg

Tilsatt i 40 år:

Else M. Christensen
adm./øk

Svein Dukefos,
vdlh,vegkontoret



Det skjer i januar:

SALTLAGERET på Ås skal være ferdig 26. januar. Garasjedelen gjenstår og skal være ferdig en måned seinere.

I januar skal det gjennomføres en PIGGDEKKUNDERSØKELSE i samarbeid med Transportøkonomisk institutt. Prosjektet søker å finne sammenheng mellom dekkstandard og ulykkesrisiko.

Det blir oppstart på E 18 Holmene - Tassebekk (gjennom Stokke) i januar. Bruseksjonen starter med Vestre Rørkoll kulvert helt sør på parsellen og Kulvert Holmene nord i den andre enden.

ANNE GRETE FRIBERG overflyttes fra biltilsynet i Tønsberg til biltilsynsstaben på vegkontoret i januar.

Anton Asbjørnrød går den motsatte vegen til Tønsberg stasjon.

Arbeidsprogram/virksomhetsplan for biltilsynet i 1990 gjøres klart. Vegdirektoratet har signalisert klare målsetninger, bl.a. max. ventetid 20 min., vognkort 30 min., oppmelding til førerprøven 21 dager. Likeledes skal det kontrolleres 4200 lette og 3500 tunge kjøretøyer i hall, og 10900 lette og 7300 tunge kjøretøyer i utekontrollen. Det antydes også ca. 15000 miljøkontroller. Her har vegdirektoratet kjøpt inn mobilt utstyr for kontroll av CO-utslipp til bruk på utekontroller.

Biltilsynet i Tønsberg håper å sette i gang full DATABASERT INNKALING av kjøretøyer, inkludert datautskrevet mangellapp og oppfølging.

UTVENDIG BROVEKT ved stasjonen i Tønsberg settes i drift. Tilbudet til transportnæringen om "egenveiling" utenom arbeidstid kan derved settes ut i livet.

På E 18 - anlegget utenom Semsbyen blir det i januar fjellsprenging/drenering i Holmenåsen, diverse arbeider med den midlertidige tilknytningen til nåværende E 18 og arbeider i tippområdet Holmenåsen.

Kurs i januar:

Digitale kart og terrengmodeller,
1-2 deltakere, 30.01 - 01.02

Farlig gods

1-2 deltakere, 30.01 - 01.02

Internkontroll

2 deltakere, 9. - 11.01

Regional grunnnæringskonferanse

9 deltakere, 17. - 18.01

Perspektivtegning

6 deltakere, 09. - 10.01

Regional EDB-konferanse

5 deltakere, 09. - 11.01

Motorsag, nybegynnere

6 deltakere, medio januar, 2 dgr

Motorsag viderekommende

6 deltakere, medio januar, 1 dag

Presentasjonsteknikk

22 deltakere, 17. - 18.01

NTH etterutdanning

1 deltaker, 29.01 - medio juni

Byutvikling, transport, miljø

3 deltakere, 03. - 05.01

Prosjektering og praktisk utførelse av avstivede byggegroper

1 deltaker, 03. - 05.01

Vegdekker NTH

3 deltakere 03. - 05.01

Budsjettarbeidet får vel ta skylden for at det har kommet få rapporter til "Det skjer..." - spalten denne gangen. Vedlikeholdet glimrer f.eks. helt med sitt fravær. Det samme gjelder biltilsynet i Horten og Larvik og planseksjonen. Red.