



Aktuell!

# Vestfolder'n

Internt organ for Statens vegvesen Vestfolds ansatte

## Beskutt på jobben!

Side 5

## Klart for kjempeoppgave



*Øystein Ludvigsen serverer (alkoholfri) champagne til bl.a Karl Høiland (i forgrunnen) og Jan Harry Johannessen og Carl Erik Dahl.*

Endelig bestemte Regjeringen seg. Etter 9 måneders venting i uvissheten spratt (frukt)champagnekorkene i taket på planavdelingen fredag 24. august. E 18 i nordfylket skal utbygges etter planen. Dermed er det duket for en kraftig opptrapping av anleggsvirksomheten i fylket. Nyanlegget har store dimensjoner. Utbygd til fire felts veg vil det dreie seg om investeringer på bortimot 2 milliarder kroner. I vegvesenet vil det kunne bli tale om ca. 30 nye stillinger. Totalt vil 300 personer sysselsettes på anlegget når det er i full drift.

side 3



Redaktør: Erik Thomassen

I redaksjonen:  
Jorun Sætre Bringaker

Utgitt av  
Statens vegvesen Vestfold,  
Postboks 323, 3101 Tønsberg

Redaksjonsråd:  
Anton Asbjørnrød,  
Tore Jan Hansen,  
Kåre Holtung,  
Trygve Larsen  
Johan Lepperød

Sats&lay-out:  
Statens vegvesen Vestfold

Trykk: ELO Grafisk,  
Østre Halsen, Larvik

Opplag: 700

## Redaktøren mener:

# Informasjon nytter (men ikke alltid!)

I dette nummeret av Vestfolder`n kan vi presentere en ny intervjuundersøkelse som er gjort uka etter at vi åpnet nye E 18 i Sem og avsluttet vårens og forsommerens store informasjonssatsing.

Undersøkelsen viser at kampanjen vår har hatt betydelig effekt. Folk har nå et mer sammensatt og riktigere bilde av hva vi driver med, og vi oppfattes langt mer positivt når det gjelder effektivitet, kostnadsbevissthet og planmessighet i arbeidet enn tidligere.

Resultatene viser at informasjon nytter når den er planmessig og bredt

anlagt og profesjonelt utført. Og når det er rimelig sammenheng mellom det vi forteller om oss selv og folks virkelighetsoppfatning. (Og folk kunne se at det gikk unna på E 18 i Sem!)

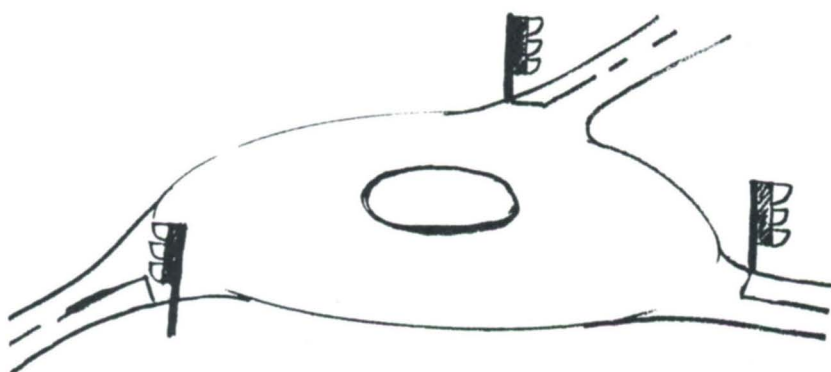
Dette siste er ikke minst viktig. Det er viktig at vi er dyktige, men det er også viktig at vi ser dyktige ut. Derfor bør vi nå sette mye inn på å bevisstgjøre alle ansatte på vegkontoret, i utedriften og i biltilsynet om hvor viktig det er å leve opp til det nye, mer positive inntrykket folk har av oss.

På ettområde har kampanjen ikke ført til forbedringer. Vi har ikke lyktes i å bedre vår miljøprofil. Dette hadde

riktignok ikke første-prioritet i kampanjen, men vi satset mye på å fortelle folk hvor viktig nye E 18 var for miljøet i Semsbyen.

Vi tror de manglende resultatene av miljøprofileringen nettopp skyldes at det vi sa ikke harmonerte med folks virkelighetsoppfatning. Folk synes nok det er bra med ny veg utenom Semsbyen - også for miljøets skyld, men miljø handler om så mye mer enn dette. Og jevnt over er nok ikke biler og motorveger og Vegvesenets virksomhet det som først rinner folk i hu når de tenker på miljø og miljøforbedringer. Og det tror vi det skal mye mer enn informasjon til for å rette på.

# Endelig en endelig løsning?



Biltilsynets "endelige løsning" på rundkjøringsproblematikken har ført til kraftige reaksjoner på plan. "Hvis biltilsynets rundkjøring realiseres vil snart både biltilsyn og planleggere stå uten jobb", heter det i en skrivelse Vestfolder`n har mottatt fra en indignert planlegger. Vedlagt skrивelsen følger en rundkjøring som sies å skulle overflødiggjøre adferskontroll og lange forklaringer om vikepliktsforhold. Det geniale med denne løsningen er at det kun skal være en bil ad gangen i rundkjøringen. Derfor lyssignalreguleringen. Vestfolder`n bøyer seg som vanlig i (asfalt)støvet og imøteser tilsvar fra biltilsyn, vedlikehold og andre kreative krefter i etaten.

# Bløtkake og champagne for hovedplanvedtaket!

Fredag 24. august kom endelig meldingen mange av oss har ventet på i spenning i lang tid: Regjeringen har godkjent Kombinasjonslinjen. Dermed er det klart for utbygging av det som kan bli tidenes største norske motorvegprosjekt, den 35 km lange strekningen fra Eik i Drammen til Helland i Våle. Anleggsarbeidet vil ta til i løpet av 1991, noe avhengig av hvor lang tid en vil trenge til grunnervet. På vegkontoret ble vedtaket feiret med bløtkake og (alkoholfri) champagne.

av Erik Thomassen

Ny E 18 i nordre Vestfold kommer til å bli vår hovedoppgave på plan- og anleggsiden gjennom storparten av 90-årene. Totalkostnadene for prosjektet er beregnet til 1,9 mrd. kr. I 1993-94 vil de årlige investeringene i nordfylket nå opp i ca. 300 mill.kr. Dette er omtrent det tredobbelte av våre totale årlige anleggsinvesteringer i dag, og tallene forteller mye om den "nye virkeligheten" vegetaten i vårt fylke vil oppleve i årene som kommer.

Når anlegget i nordfylket går for fullt vil det sysselsette rundt 300 personer. For Statens vegvesen Vestfolds del vil arbeidsstokken kunne øke med ca. 30 personer. En vesentlig del av oppgavene vil imidlertid bli lagt ut som entrepriser.

Hovedplanvedtaket kan klages inn for Samferdselsdepartementet av fylkesutvalg, kommunestyre eller statlig myndighet. Berørte grunneiere og "rettighetshavere" kan bare klage på saksbehandlingsfeil eller lignende. Med den grundige behandlingen sa-



Endelig slutt på uvissheten! Steinar Aspen serverer kake til (f.v.): Erik Schuller (delvis skjult), Aage Carlsen, Frøydís Aarnseth Aalbu, Karl Høiland, Anne-Mai Presthaug, og Ingrid Borud.

ken nå har fått i Samferdselsdepartementet, er det klart at sjansene for å nå fram med en klage på vedtaket er svært små.

I løpet av høsten vil detaljplanene for de to første delparsellene bli lagt ut til offentlig gjennomsyn. Dette er parsellene Buskerud grense - Hallan og Hallan - Hvitingsrud (gjennom Hannekleiva). Buskerud vegkontor vil også legge ut detaljplanen for den delen av vegen som ligger i nabofylket i nord.

Saken har lagt til behandling i Regjeringen siden november i fjor. Egentlig er det høyst ekstraordinært at Regjeringen behandler en hovedplan for en veg Stortinget har vedtatt skal bygges og som ligger inne i Norsk veg- og vegtrafikkplan. Stortinget vedtok en startbevilgning til anlegget på 19,5 mill. kr. under budsjettbehandlingen i fjor.

Hovedplanen var ferdigbehandlet i Vestfold i april/mai 1989. I november var planen klar til godkjenning i Vegdirektoratet. Da kom stoppordren fra Samferdselsdepartementet. Årsaken var at Finansdepartementet hadde begynt å interessere seg for prosjektets samfunnsøkonomiske lønnsomhet, særlig sett på bakgrunn av påstandene om at vegen kunne bygges ut langt billigere og mer lønnsomt etter detsåkalte "Østalternativet" som "Aksjon E 18 - rett og slett" lanserte i februar 1989.

Forsinkelsen vi nå har fått må i det hele tatt sees i sammenheng med det sterke påtrykket ulike grupper har ført på flere departementer. Når Regjeringen likevel - i siste instans - skjærer igjennom og bestemmer seg for å stå på planen, må dette være et bevis på at Kombinasjonslinjen alle forhold tatt i betraktning er et riktig valg.

# Beslutningskrise svekker effektiviteten

Så er vi i gang igjen for fullt etter en fin sommer og god ferie. På mange måter er det godt å komme tilbake i normal gjenge. Det mangler ikke på oppgaver og mål. Utfordringene står i kø.

Vi har så smått startet på revisjonen av veg- og vegtrafikkplanen for perioden 1994 - 97, med perspektiver godt inn i neste århundre. Det forventes av oss at vi skal bli enda mer effektive og samtidig bidra til et bedre miljø lokalt og globalt.

Skal vi redusere utslippene fra vegtrafikken vesentlig må vi innse at lettvindte løsninger ikke er tilstrekkelige. Det må gjennomføres tiltak som vil få store konsekvenser for befolkning, lokalsamfunn og næringsliv. Alle er opptatt av miljøet, men skal vi få i stand en realistisk miljødebatt er det nødvendig at vi nå diskuterer konkrete tiltak og belyser konsekvensene av disse.

Trafikksikkerhetsarbeidet må imidlertid ikke komme i skyggen av miljødebatten. Jeg mener at vi lykkes godt på dette området, og at vi på mange måter er på offensiven. Dette kommer bl.a. til uttrykk gjennom mer utadrettet satsing både fra biltilsynets og planavdelingens side og gjennom det stadig bedre samarbeidet med politiet og Trygg Trafikk.

Publikumsservice og effektivitet står også sentralt i vårt arbeid framover. Gjennom vår store informasjonssatsing i forkant av åpningen av nye E 18 i Sem klarte vi å vise mange mennesker hva vi jobber med og med hvilken profesjonalitet vi gjør jobben. Nå er det viktig at vi er på høyden også når folk har bruk for informasjon og service. Ellers brytes det positive inntrykket fort ned.

Det hjelper likevel lite at vi er effektive, har gode rutiner og en god plan og beslutningsprosess, dersom den endelige avgjørelsen trekker ut. Endelig har vi fått en avgjørelse om ny E 18 i nordfylket. Det er vi glad for, ikke minst av hensyn til plan og beslutningsprosessen. Skal offentlig forvaltning bli mer effektiv, må en demokratisk medvirkningsprosess respekteres og følges. For E 18 i nordfylket holdt det på å gå galt.

Johan Lepperød

## LESERBREV:

# Er ledelse vanskelig?

Magnus Bøie gir i "Ledelsens spalte" i Vestfolder`n nr. 8 uttrykk for at han finner ledelse og styring av bedriften komplisert.

Jeg kan uten videre være enig i at ledelse og styring er et vanskelig felt å orientere seg i.

Arbeidsmiljølov, hovedavtale, lokale avtaler, fagforeninger og enkeltpersoner setter ofte tålmodigheten til en leder som ønsker raske løsninger på prøve.

Jeg tror imidlertid at det er svært viktig at lederen til enhver tid holder seg godt innenfor de rammer disse "bestemmelsene" setter. Det gjør at en står på trygg grunn når en avgjørelse skal tas.

Det gir også signal til alle i organisasjonen at de som er berørt av en avgjørelse har fått anledning til å gi uttrykk for sin mening. Det gir en følelse av å bli tatt på alvor; og den følelsen er helt avgjørende hvis en leder ønsker engasjerte og aktive medarbeidere.

For en tid siden sendte Statens vegvesen ut en håndbok i personalpolitiske retningslinjer til alle sine ansatte. Hvis vi greier å følge opp intensjonene i håndboka blir nok ikke ledelse og styring noen enklere oppgave, men det vil gi grobunn for et langt større engasjement fra alle medarbeidere slik at oppgavene blir løst raskt og mer effektivt.

Tille Egil Skogsrud

# Vegfolk i skuddlinjen!

- Plutselig smalt det, og vi hørte hvinet fra prosjektilet like overhodet på oss, forteller Johnny Krokeborg og Per Arne Nilsen til Vestfolder'n. 15. august om kvelden opplevde de å bli beskytt mens de var i ferd med å installere følerne for den nye ATK-boksen i Skjervika på E 18 i Sande.

av Erik Thomassen

- Vi var ferdig med fresingen, og jeg målte høyden på følerne, mens Johnny skrev, forteller Per Arne. Sammen med de to karene fra Vegvesenet var det to fra Steen industrielektro i Mjøndalen som også var i arbeid i vegbanen. Det ene kjørefeltet var stengt, og det var satt opp lyssignalregulering. Akkurat da skuddet falt var det imidlertid helt stille på vegen.

- Vi hørte smellet fra avtrekket, sier Johnny, og hørte prosjektilet passere omtrent en meter fra oss før det slo ned i åkeren på nedsiden av vegen. Først skjønte vi ingenting, men så snart vi fikk summet oss forsto vi hva det var; et skudd fra en rifle.

Johnny stormet nå til bilen og ringte til politiet i Horten. - Det nifseste var nesten at vi sto fullt opplyst på E 18, mens det ble stadig mørkere omkring oss, sier Per Arne. Likevel fortsatte vi å arbeide litt til; det var ikke så lett å gå fra arbeidet; vi var i ferd med å stenge vegen og måtte fullføre det vi holdt på med. I ettertid er det lett å se at vi burde ha rømt stedet med det samme, legger han til.

Skjervika ligger mellom Ødegården og Holm i Sande, og det nye ATK-punktet ligger akkurat i bunnen av et dalsøkk ned mot sjøen. Stort sett er det jorder på alle kanter av stedet der våre folk oppholdt seg, men i sørvest stiger terrenget opp mot et gårdsbruk 100 -150 meter unna. I skråningen er det tett løvskog, og det var her inne fra de fire på vegen regnet med skuddet ble avfyrt.

Etter 20 minutters tid kom det en lensmannsbetjent fra Sande, og like etter en mann til med våpen. De tilkalte enda mer folk, og ved elleve-tiden kom det ytterligere to mann fra politiet og disse hadde skuddsikre vester, hjelm og maskinpistoler.

To og to gikk politifolkene nå inn i området hvor våre folk mente skuddet var kommet fra, men de fant ingenting. Etter en stund hadde de imidlertid tatt seg opp på gårdsbruket ovenfor vegen. - Her fikk de forklart at sønnen på gården ganske riktig hadde vært ute og skutt en kanin tidligere på kvelden, sier Johnny, og denne forklaringen slo de seg til ro med.



- Derfra kom skuddet, sier Johnny Krokeborg. Sammen med Per Arne Nilsen opplevde han å bli beskytt mens han arbeidet med ATK-punktet i Skjervika i Sande.

- Stoler dere på den historien?

- Ja, vi får vel gjøre det, sier de to, men vi synes nok det er svært merkelig at et skudd som var innrettet mot et lite dyr på bakken kan havne 150 meter unna etter å ha passert et nokså tett stykke krattskog. Saken ble tatt opp på Vegkontoret dagen etter episoden og mannen med salonggeværet er nå anmeldt til politiet for "uforsvarlig bruk av skytevåpen".

- Det var nifst mens det sto på, sier Per Arne, vi visste jo ikke om det lå en gærning i skogen og siktet på oss. Neste kveld var de imidlertid på arbeid på et nytt punkt på den nye ATK-strekningen på E18 i nordfylket.

Fylkesveg Z-860 i Lardal, den såkalte Krokenveien og Vergedal bru blir rustet opp til tillatt aksellast på 10/8 tonn. Denne fylkesvegen er fra transportbrukerne, Lardal kommune og Statens vegvesen sett på som en meget viktig fylkesveg. Vi kan i dag registrere en trafikkøkning som i første rekke skyldes trafikk til og fra Svarstad skisenter og fylkesanlegget for langrenn.

av Jorun S. Bringaker

I 1986 ble det utarbeidet plan for strekningen fra kryss riksveg 8 til Buskerud grense. I planen ble svakhetene ved vegen registrert og det ble beregnet hva som burde gjøres for at vegen skulle kunne skrives opp til 10/8 tonn aksellast.

# Krokenvegen i Lardal rustes opp til 10/8 tonn



Først høsten 1989 ble det bestemt å se nærmere på planene for denne vegen og hva det ville koste å forsterke denne, under forutsetning at eksisterende vegbredder stort sett skulle benyttes og at ekstreme problempunkter skulle tas med.

Kostnadsberegningen for hele arbeidet ligger på ca. 4,3 mill. kr. Strekningsdelen er delt opp i 3 forskjellige deler kostnadsmessig. Utbyggingen av Grimsdalsvingen skal ut på entrepris og er kostnadsberegnet til ca. 1 mill. kr. Vergedal bru er beregnet til ca. 1 mill. kr og utbedringsarbeidene ca. 1 mill. kr. Grunnerverv og asfaltering utgjør resten av summen.

Lardal kommune hadde i tillegg ønske om gang- og sykkelveg på streknings nedre del, men forsterkningsmidler som det var tenkt å bruke her er ikke beregnet på å bruke til slike prosjekter. I denne omgang blir det bare forsterkningsarbeider som blir utført.

Arbeidet på vegen har pågått i hele sommer og er en samarbeid mellom anleggsavdelingen ved bruseksjonen og vedlikeholdet ved område 1. Bruarbeidene med Vergedal bru er det Einar Lunde og Eivind Holtan som er ansvarlige for. Med seg har de Trond Bårnes, Helge Sogn og Tor Oppsahl samt en sommerhjelp.

*Tunga rett i munnen når bruelementene løftes på plass! Trond Bårnes (t.v.) og Tor Oppsahl i arbeid på Vergedal bru på Krokenvegen.*

Det er til nå støpt landkar, lagt på 3 betongelementer og rekkverk på utsiden. Den gamle brua skal rives og 5 nye elementer skal plasseres der hvor den gamle ligger i dag. Vergedal bru får da en netto bredde på 7,60 m og blir registrert for 10 tonn aksellast.

Det er Viktor Solberg som er oppsynsmann fra veldikeholdet. De startet opp ved St. Hans-tider og regner med å være ferdig i løpet av november 1990. Beregnede kostnader vil beløpe seg til ca. 1 mill kroner til forsterkning, grøfing, utskiftning av stikkrenner og skyting av ca. 800 m<sup>3</sup> fjell på strekningen fra Kvibergkrysset til Buskerud grense. Noen av de styggeste svingene rettes også opp. Noen steder har de dratt vegen litt unna bebyggelsen og tatt noen av skråningene. De som vært i arbeid sammen med Viktor Solberg på denne jobben er: Formann Per Nakjem, Inge Lima, Jan Eriksen og Odd Damdalen.

Viktor Solberg fortalte at samarbeidet med de ca. 50 grunneierne som har vært involvert har vært meget bra. De har vært meget interesserte i det som har foregått her.



Vedlikeholdsgjengen fra område 01 som arbeider på Krokenvegen: (f.v.): Per Nakjem, Inge Lima, Jan Eriksen og Victor Solberg.

## Gjennestad bru klar for støping



I arbeid på Gjennestad bru: (Bak f.v.:) Sverre Larsen, Eivind Holtan og Einar Lunde. (Foran f.v.): Lars Hansen, Heidi Haugland, Tom Erik Hansen, Rikard Vassdahl, Andre Revaa og Harald Wessel

Gjennestad bru på nye E18 i Stokke er i dag det største bruprojektet som er i gang i Vestfold. Der holder man nå på med siste del av armeringsarbeidet før støping, som skal skje i september.

Gjennestad bru har en lengde på 74 meter og en totalbredde på 8,40 meter. Kjørebanebredden er 7,50 meter. Dette er en komplisert bru å bygge fordi den går i kurve. Kostnadene for brua er beregnet til ca. 3 mill. kr.

De som har sitt daglige arbeid på denne brua er: Formann Andre Revaa (midlertidig for Finn Tore Lie), Harald Wessel, Sverre Larsen, Tom Erik Hansen, Lars Hansen og lærlingene Heidi Haugland og Rikard Vassdal. Eivind Holtan er oppsynsmann.

**Jorun S. Bringaker**

## Vellykket informasjonskampanje:

# 70% er nå positive til effektiviteten vår!

Informasjonskampanjen for åpningen av nye E 18 har gitt resultater. En ny intervju-undersøkelse utført av Opinion as første uka i juli viser at folk nå vet betydelig mer om hva vi driver med og er klart mer positive til måten vi gjør jobben vår på. Over 70 % av de spurte mener nå f.eks. at effektiviteten vår er svært god eller ganske god. Større tillit på miljøsidan har vi imidlertid ikke fått, til tross for sterk satsing på informasjon om hvor viktig nye E 18 er for miljøet i Semsbyen.

av Erik Thomassen

Informasjonskampanjen som ble gjennomført i tidsrommet 27. april til 29. juni besto av seks halv-sides annonser i Vestfold-avisene. I tillegg hadde vi nesten en helside på åpningsdagen for nye E 18 utenom Semsbyen. I uka før åpningen ble dessuten en åtte siders brosjyre om etaten fordelt til samtlige husstander i hele fylket.

Opinions nye undersøkelse i juli ble gjennomført etter eksakt samme opplegg som undersøkelsen i februar. Resultatene er derfor fullt ut sammenlignbare. Utvalget er også denne gangen 400 personer. Disse utgjør et representativt utvalg av befolkningen i fylket. Resultatene skal gi et korrekt bilde av hva folk i Vestfold mener og vet med en usikkerhetsmargin på 4 - 5 %.

I februar var det 49,0% av de spurte som visste at Vegvesenet er en stats-etat. Dette er nå forbedret til 57,4%. Dette spørsmålet er viktig fordi det viser i hvilken grad folk kan identifise-



*Grethe Mehammer (t.v.), Bjørn Christensen, Hilde R. Kristiansen og Dag Runar Haugen lånte seg ut som etatens ansikter utad under kampanjen, og bidro dermed til det positive resultatet.*

re oss riktig i jungelen av andre etater og offentlige virksomheter, f.eks. kommunenes tekniske etater/ingeniørvesen. Eller med andre ord om de har en god "knagg" å henge opplysninger og informasjon de snapper opp på.

Da vi i februar spurte folk hvilke oppgaver Statens vegvesen Vestfold har var bildet som framkom sterkt preget av anleggs- og tradisjonelle vedlikeholdsoppgaver. Planlegging, biltilsyn, "trafikkstyring" og automatisk trafikk kontroll var det nesten in-



gen som nevnte. (Bare 1,5% av de spurte nevnte biltilsynet som en del av Statens vegvesen, mens bare 1,0% forbandt oss med datainnsamling og variable skilte på E 18. Bildet er sterkt forandret nå. Planlegging nevnes av 26% (tidligere: 11%), biltilsyn av 11,5, "trafikkstyring" av hele 34% og ATK av 16%. Folk har med andre ord fått et langt mer sammensatt bilde av hva vi driver med, vi oppfattes nå i større grad også som en trafikketat.

I februar var det 36% som svarte at arbeidet vårt var godt planlagt, mens 25% mente at det var dårlig planlagt. 5 måneder seinere var andelen som var fornøyd med oss på dette området økt til 43%, mens andelen negative var redusert til 16%.

Enda mer positiv har utviklingen vært når det gjelder folks oppfatning av effektiviteten vår. I februar syntes vi 56,5 % fornøyd på dette området var svært bra, men nå er altså andelen som mener vi er svært eller ganske effektive økt til 70,6%. Dette er gledelige tall. Det kan neppe være særlig mange andre offentlige etater som kan glede seg over så stor tillit blant publikum på dette viktige området. Den positive utviklingen går også igjen på det neste spørsmålet. I februar var det 48,3% som mente at vi utnytter pengene på en svært eller ganske god måte. I juli hadde denne andelen økt til 63,9%.

De to siste spørsmålene i undersøkelsen dreier seg om i hvilken grad folk mener vi er opptatt av trafiksikkerhet og miljø. Fortsatt har vi en høy grad av tillit på trafiksikkerhetssiden - hele 85,9% mener at vi i svært eller ganske stor grad er opptatt av trafiksikkerhet. Dette er omtrent som sist gang. På miljøspørsmålet kan man imidlertid registrere en svak nedgang i tillit - i februar mente 42,8% at vi i svært stor eller ganske stor grad var opptatt av miljøvern, nå er det 38,1% som gir slike svar, mens 45,5% mener vi i mindre grad eller ikke i det hele tatt er i opptatt av miljøvern (36,6% sist).

## -Det var i den ti'a det.. På Vestfoldveger for 50 år siden

September 1940

### Ikke asfalt til nye veier lenger.

11/9

Fordi andre behov først  
må dekkes.

### Reparasjonsarbeider på veiene kan dog foregå.

Det har vært nevnt enkelte steder at det er kommet forbud fra Oslo mot å bruke den asfalt man har på lager og som var beregnet til vedlikeholdsarbeide på veier og gater. Og det har vært fremholdt at der må lempes på dette forbud, fordi det er nødvendig å vedlikeholde kjørebane både i byene og på landet hvor man har såkalt hjelpermanent overflate.

Efter de undersøkelser vi har foretatt viser det sig, at forbudet ikke skriver sig fra veimyndighetene. Det er forsyningsdepartementet som har stoppet bruken av asfalt til veiarbeider. Og begrunnelsen skal være det hensyn man må ta til andre behov særlig nu under gjenopbyg-

ningsarbeidet. Man mener at det er områder hvor asfalt under de nuværende forhold er mere nødvendig enn på veibanene for eksempel til takpapp og lignende.

Ved henvendelse til avdelingsingeniør Gjorv ved Vestfold fylkesvevesen får vi oplyst, at forbudet gjelder nyanlegg, men derimot ikke reparasjonsarbeider, som man allerede har asfalt til. I enkelte tilfelle blir der også på ansøking gitt ny asfalt til reparasjoner, og det vilde jo også være kjedelig om så ikke var tilfelle. Selv om der ikke er så megen biltrafikk, slites jo veiene av vær og vind, og det er derfor absolutt nødvendig at veiene holdes vedlike, slutter avdelingsingeniøren.

Tønsbergs Blad 21.9. 1940 (over), Nybrott 26.9. 1940 (under)

## Veiarbeider som er i gang.

Ennå ikke bestemt når arbeidet  
på Farrisbrua kan begynne.

I anledning av det arbeidet som nå utføres på Eidet har NYBROTT spurt oppsynsmann Moe om det nå er meningen å begynne på den nye brua over Farrisbrua?

— Nei, jeg har ingen ting hørt om når arbeidet på brua skal begynne, svarer hr. Moe. Det som nå gjøres på Eidet utføres av jernbanen i samarbeid med overgangen derborte.

— Har velstellet noen are-

beider i gang her i distriktet nå?

— Ja, det er ca. 20 mann som arbeider på Skiensveien. Disse vil forhåpentlig få lov til å fortsette et tid framover, alt er forresten avhengig av pengene. Det er meningen at Skiensveien skal utvides og utrettes på en rekke punkter, så det er nok å gjøre.

— Hvordan står det med steinsettinga på Skiensveien?

— Det er ca. 160 meter

som skal steinsettes på Eidet, og arbeidet med dette pågår nå. Jeg antar at arbeidet kan bli ferdig i løpet av 14 dager.

— Er der andre arbeider i gang?

— Veien fra Starvern kirke til veikrysset til Kusthospitalet skal steinsettes, og arbeidet med dette er begynt. — Imidlertid er det stoppet opp da det ikke har vært mulig å få steinen fram. Forhåpentlig vil dette rette på seg i nær framtid. Arbeidet her utføres av folk fra Ostfold.

Oversingeniør Larsen opplyser at det ennå intet kan sies om når Farrisbrua vil bli påbegynt.

# E 18, miljø og byene største utfordringer

Ikke før har vi startet på vegplanperioden 1990-93, så må vi begynne å tenke på neste planperiode, 1994-97. Vegkontorene fikk i juli tilsendt Vegdirektoratets retningslinjer for utarbeidelse av et "strateginotat" for Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) for 1994-97. Dette notatet skal utarbeides innen 1. desember i år og vil danne grunnlaget for selve NVVP-arbeidet for 1994-97 som vil pågå i fylkene til utpå vinteren 1992.

---

av Øystein Ludvigsen

---

I retningslinjene har Vegdirektoratet trukket opp en del framtidsutsikter, utfordringer og mål for utviklingen på veg- og vegtrafikksektoren fram mot år 2000. En del av disse er gjengitt nedenfor.

Av de framtidsutsikter direktoratet øyner kan vi nevne

- større realvekst i oljeprisene enn før antatt
- strengere avgasskrav til kjøretøyene
- større internasjonal avhengighet på transportmarkedet, på godt og ondt (stikkord: EF)
- økt satsing på turisme i Norge
- stadig flere vil bo i byer og tettsteder (80 % i år 2000)
- økt bruk av økonomiske virkemidler i miljøpolitikken.

Disse utsiktene reiser en rekke utfordringer, særlig på miljøsidene:

- Norge ønsker å være et foregangsland i miljøarbeidet internasjonalt
- vi har inngått flere internasjonale avtaler om reduksjon av miljøskadelige utslipp
- vegsektoren er spesielt i søkelyset med hensyn til utslippsreduksjoner fordi det er mindre potensiale for reduksjon i andre sektorer
- eksempelvis må trafikkveksten ned fra 27 til 10 % i perioden 1989-2000 dersom Norges mål om reduksjon i CO<sub>2</sub>-utslippet skal nås.

På denne bakgrunn har Vegdirektoratet foreslått en rekke mål for vegvesenets virksomhet. Nedenfor er gjengitt en del av de viktigste og mest konkrete målene:

## Miljø:

- antall boliger langs riksveger med et utestøynivå over 65 dbA skal reduseres med 30 % innen 1.1.1998
- luftforurensingen skal reduseres **betydelig** i større byer og tettsteder
- økt bruk av støysvake vegdekker
- vedlikehold av vegkanter og skråninger uten bruk av kjemiske midler innen 1994
- kjøretøykontrollene skal bidra til at minst 60 % av alle kjøretøyer tilfredsstiller støykravene og minst 50 % tilfredsstiller avgasskravene.

## Trafikksikkerhet:

- bidra til 10 % færre skadde og drepte i 1997 enn i 1984-86, uansett trafikkvekst
- forsterket vedlikehold av ulykkespunkter og -strekninger
- kjøretøykontrollen skal bidra til at minst 80 % av alle kjøretøyer tilfredsstiller krav til trafikksikkerhetsmessig standard.

## Framkommelighet:

- gang-/sykkelveger skal bygges langs alle riksveger med en årsdøgntrafikk større enn 1000 kjøretøyer og flere enn 75 gående/syklende i døgnet
- utbyggingen av hovedvegnettet i de 10 største byområdene i landet (deriblant Tønsberg) er den høyest prioriterte oppgaven på investeringssiden i 90-årene og skal være fullført innen 2005
- stamveger med årsdøgntrafikk større enn 15.000 kjøre-



*Arbeidet med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 er nå kommet i gang. Vegdirektoratet har foreslått en rekke ambisiøse mål for Vegvesenets virksomhet i perioden. Særlig blir utfordringene store på miljøsidan.*

tøyer skal bygges ut med 4 kjørefelt (gjelder store deler av E18 i Vestfold)

- stamvegnettet skal være ferdig utbygget innen 2010
- alle regionale riksveger skal ha 10 tonn helårs bæreevne 1.1.1998
- brukskontrollen skal sikre at 90 % av alle transporter skjer etter forskriftene vedrørende vekt, kjøre-/hviletid, farlig gods/ADR, sikring av last etc.

- konkurransevnen i vedlikeholdet skal dokumenteres og bruken av egenregikalkyler skal økes
- mål- og resultatstyring skal praktiseres som ledelsesprinsipp
- systematiske opplæringstiltak skal omfatte flere grupper ansatte
- vegkontorenes organisasjon skal vurderes innen 1991.

Av mål som angår egen drift og administrasjon kan nevnes:

- bruk av egenregikalkyler i anleggsdriften skal økes til opp mot 20 % av budsjettet
- entreprisandelen i anleggsdriften skal økes, særlig i fylker med lav andel

Dersom politikerne i sin tur stiller seg bak de målene Vegdirektoratet har foreslått, vil det bli stilt store krav til vår virksomhet i det kommende 10-året.

Vil vil komme tilbake med mer informasjon etter hvert som NVVP-arbeidet skrider fram.

## Miljøvernministeren åpner gs-vegen Stangeby - Engås på Nøtterøy 17. sept.

Miljøvernminister Kristin Hille Valla kommer til Tønsberg 17. september for å markere åpningen av "Sykkelbyen Tønsberg". Tønsberg/Nøtterøy er sammen med Sandnes i Rogaland plukket ut som spesielle satsingsområder for økt sykkelbruk.

Som et ledd i dette arrangementet vil den nye gang- og sykkelvegen på riksveg 308 Stangeby - Engås bli åpnet av statsråden. Anlegget her blir framskyndet ti dager for å kunne være ferdig til sykkelby-arrangementet. Med denne parsellen har Nøtterøy så godt som full gs-veg-dekning på riksvegnettet.



# \$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$Vegjuss\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$

## Konkurransedyktig tross nederlag!

hetene ha innsigelsesrett til planen etter plan- og bygningsloven. Arealdelen av kommuneplanen må da sendes departementet til godkjenning.

Følgende oppgaver kan etter § 9-4 utføres av vegmyndighetene i forbindelse med utarbeiding av oversiktsplaner for riks- og fylkesveger:

- Igangsetting av aktuelle deler av oversiktsplanarbeidet, herunder forhåndskunngjøring og det å gjøre plan til gjenstand for offentlig debatt (pbl. § 19-4 første ledd og § 20-5 første ledd).
- Iverksetting av nødvendige tiltak mht. samordning, samarbeid og samråd, nedsette utvalg og engasjere sakkyndig hjelp (pbl. § 19-3 første ledd og § 20-2 andre ledd).
- Tidlig samarbeid med offentlige myndigheter og organisasjoner som har særlige interesser i planarbeidet (pbl. § 19-3 andre ledd og 20-2, andre ledd).
- Oversending av utkast til uttalelse (statlig fagmyndighet m.v.), utlegging til offentlig ettersyn med frist for uttalelse og framlegging for fylkestinget og kommunestyret til avgjørelse (pbl. § 19-4 andre ledd og 20-5 andre ledd).

Selve vedtaksmyndigheten for fylkesplaner og kommuneplaner kan ikke overføres til vegmyndighetene.

### Spesielt om detaljplaner.

Ved utarbeiding av detaljplaner (reguleringsplan eller bebyggelsesplan etter pbl) kan vegmyndigheten fremme forslag til kommunens administrasjon som foretar innstilling overfor bygningsrådet. Den videre saksbehandling følger vanlig saksgang i kommunen.

Dersom kommunen endrer planutkastet vil vegvesenet ha innsigelsesrett. Det er derfor spesielt viktig at det understrekes overfor kommunen at det dreier seg om en innsigelse og

ikke bare en "kommentar", idet innsigelsen har den rettslige betydning at reguleringsplanen da ikke kan godkjennes i kommunen, men må sendes til departementet for godkjenning, jfr. § 27-2 nr. 2 i pbl.

Følgende oppgaver kan etter pbl. § 9-4 nå utføres av vegmyndighetene:

- Utarbeiding av forslag til reguleringsplaner og kunngjøring om reguleringsarbeid, underretning til grunneiere og rettighetshavere med frist for uttalelse samt tilrettelegging for medvirkning fra beboere og næringsdrivende (pbl § 27-1 nr. 1 og 28-2 tredje ledd).
- Samarbeid med offentlige myndigheter, organisasjoner m.v. med særlig interesser (§ 27-1 nr. 1 og 28-2 tredje ledd).
- Avgjørelse om utlegging til offentlig ettersyn samt kunngjøring med frist for uttalelse, underretning til berørte grunneiere og rettighetshavere, og framleg nr 1 av saken for fylkeskommunen og statlige fagorgan (pbl § 27-1 nr. 2 og 28-2 fjerde ledd).
- Forberede klagesaksbehandling i reguleringsplaner for veg og bebyggelsesplaner til kommunal behandling.
- Vedtaksmyndighet for mindre vesentlige reguleringsendringer og bebyggelsesplanendringer for riks- og fylkesveger pga. tekniske forhold i gjennomføringsperioden (pbl § 28-1 nr. 2).
- Underretning om mindre vesentlige endringer i reguleringsplan eller bebyggelsesplan der vegsjefen har vedtaksmyndighet (jfr. forrige punkt) med opplysning om rett til å uttale seg for berørte grunneiere (pbl § 28-1 nr. 4).

Bygningsrådets myndighet til å behandle saken etter pbl. § 27-1 nr.2 første ledd, siste punktum og 27-2 nr. 1 etter at den har vært utlagt til offentlig ettersyn kan ikke overføres til vegmyndighetene.

I løpet av sommeren har anleggsavdelingen regnet egenregikalkyler på to anbudsinnbydelser, en på rv. 308 Stangeby - Engås og en på E 18 i Stokke. Begge har endt i mer eller mindre knepne nederlag. -Marginene er små, sier anleggsjef Ivar Wulff, og legger til at dette viser at vi ligger i nivå med konkurrentene når det gjelder priser og effektivitet.

av Erik Thomassen

Relativt dårligst kom vi ut på en støyskjermingsjobb på rv. 308 på Nøtterøy. Her gikk anbudet til Østlandske veisikring med en pris på kr. 288.320. Forskjellen mellom vårt anbud og laveste anbud var altså 12,9%. Til sammen var det ti anbydere. Det hører med til historien at Østlandske veisikrings anbud kom inn flere dager etter anbudsåpningen, men brevet var postlagt i god tid før fristen, og anbudet måtte derfor godkjennes. - Vi var ellers helt klart innstilt på å gi jobben til Arne Olav Lund til tross for at prisforskjellen mellom deres og vårt anbud bare var 534 kroner, sier Wulff. Er det konkurranse, så er det konkurranse!

Entreprisen Sørby bru på E 18 i Stokke gikk til ECO - Bygg as med en pris på kr. 2.023.075. ECO - Bygg har ikke gjort jobber for oss tidligere, men kan vise til flere lignende oppdrag for Statens vegvesen i Vest- og Aust-Agder med godt resultat. Statens vegvesen Vestfold ble her nr. 4 med kr. 2.081.995,50. Forskjellen utgjør 2,9%. - Vi har sett nøye på kalkylen vår her og tor nok at vi skulle klart å gjøre denne jobben noe billigere, sier Wulff. Spesielt er det forskalingen vi nok kan ha tatt for hardt i på.

- Er vi ikke dristige nok når vi regner?

- Vi er nok ikke det. Vi vil hele tiden være sikre på at vi klarer å komme i havn med prosjektet til den prisen vi har fastsatt. Men det er jo ikke slik de private entreprenørene tenker. De tenker lønnsomhet over tid og kalkulerer nok også med en viss inntjening på ekstraarbeider som kommer til i løpet av byggeperioden. Wulff mener ellers at det er en fjær i hatten for oss at vi klarer å henge med når markedssituasjon som er så presset som den er nå.

# Nytt blad i Ås-historien:

# "Allropsen" revet

Lørdag 25. august var en historisk merkedag for maskinsentralen på Ås. Da ble nemlig "Allropsen" og den gamle garasjebygningen revet. Det var Vega som stod for rivingen og den ble gjort i flere etapper. Først måtte de fjerne platene i taket og så plukket de ut det som var av noe verdi før de rev ned resten.

av Jorun Sætre Bringaker

Alle som har eller har hatt noe forbindelse med Ås vegsentral vet hva "Allropsen" er. Men hvor kommer dette uttrykket fra? Vi har hørt at det stammer fra sjømannsspråket. Det var ofte at tidligere sjømenn tok seg jobb i Vegvesenet og de hadde med seg ord og uttrykk som dette. "Allropsen" er et oppbevaringssted, en lagringsplass. Hvis vi da tenker på Ås, så var det akkurat det det var - et sted hvor utstyr og ting, som ikke var i bruk daglig, ble oppbevart.

Med disse gamle bygningene forsvant noe av det siste som var igjen fra "gamle dager" i Vegvesenet. Det er nok noen av de eldste arbeiderne og pensjonistene som har mange minner fra den gangen det var smie, snekkerbu og verksted i disse bygningene.

For å få litt mer historie ut av dette, tok vi en telefon til tidligere leder for maskinavdelingen, Martin Nordkvelle. Da vi spurte om utbyggingen på Ås, fikk vi til svar at den har foregått i mange etapper. Han fortalte også at det første bygg som ble satt opp i den nordøstre del av tomten var en tyskerbrakke. Den delen som har stått helt til nå har inneholdt lagerhall for småma-



Med "Allropsen" forsvant noe av det siste som var igjen fra "gamle dager" på Ås. (T.h. Gunnar Eriksen)

skiner og utstyr. Det har også vært smie med jernlager, snekkerverksted, lager, spiserom og vaskerom i denne brakka. Den ble satt opp i 1950. I 1953 ble det bygd en garasje med 6 garasjerom. Der hadde de 2 veghøvlene og maskinene vi hadde på den tiden sin plass. De 4 andre garasjeplassene ble senere isolert og panelt innvendig og var bil- og maskinverksted helt fram til det nye verkstedet stod ferdig i 1961.

I årene 1956-1957 ble hele verkstedvirksomheten flyttet fra Ilene og opp til Ås. I 1957 ble det lagt planer for nytt servicebygg og bygget ble ferdig i 1959. Verkstedbygget ble bygget og tatt i bruk de første dagene i juli 1961. Da hadde Vegvesenet i Vestfold fått en moderne vegsentral med egen servicestasjon, verksteder, kontorer, spisesal og garderober med vaskerom og dusj. Lagerrom var det også med

plass i 1. etasje og i kjelleren. De to gamle byggene ble brukt som garasjer og opplagsrom for mindre maskiner og utstyr etter at det nye verkstedet sto ferdig. En lagerhall ble bygget parallelt med verkstedbygget etter at halve delen av tyskerbrakken ble revet.

Maskinparken vokste, veghøvlene krevde større plass både i lengden og høyden. Servicestasjonen ble utvidet med 4 m i byggets 17,5 m lengde.

I årene 1978 og 1979 var diskusjonen igang igjen om videre utbygging av området på Ås. Vegmesterfunksjonen var etablert og trengte plass. Det samme gjaldt skilt- og laboratoriefunksjonen. Vegstasjon for området ble etablert midlertidig i Moelvenbrakker i 1974 i sydvestre del av området, ved siden av laboratoriebrakken som var plassert der litt tidli-

gere. Skiltfunksjonen fikk plass i garasjebygget fra 1953.

Sommeren 1982 ble utbedringen og forandringene i verkstedbygget ferdig. De forandringene besto av et påbygg der det ble plate- og sveiseverksted i den søndre delen og det gamle plateverkstedet ble gjort om til lager og det gamle lageret til kontorer.

Bygget ble kledd med plater og taket fikk nytt belegg. Alle portene ble byttet ut med ledd heiseporter. Servicebygget med vaktmesterboligen ble kledd utvendig med plater og nye porter ble montert her. Verksted, lager, kontorer m.v. for skiltseksjonen ble bygd inne i søndre del av lagerhall. Det ble også ferdig i 1982. I februar/mars 1985 ble det plassert åpent garas-

jebygg langs grense mot nord. Ny vegstasjon og laboratorium i sørøstre del av vegsentraltomten ble innviet og tatt i bruk i juni 1986.

Som Martin Nordkvelle forteller har det skjedd mange utbygginger på Ås gjennom tidene. Nå er de eldste bygningene borte. På plassen der de stod skal det nå planeres et område på samme høydenivå som det nye saltlageret. Det skal være oppbevaringsplass for maskiner og utstyr. Maskinparken vokser fremdeles og blir stadig utvidet med nytt utstyr. Noen av de gamle maskinene og noe av den gamle redskapen skal tas vare på og foreløpig skal det oppbevares på Ås. Vi tenker vel på en utstilling av museale gjenstander en gang i framtida.

## Nytt om reklame langs offentlig veg

Jeg viser til tidligere artikler i Vestfoldern om dommer angående distraherende reklame.

Vegdirektoratet har nå (23/5 1990) fastsatt regler om variabel reklame langs offentlig veg. I utgangspunktet er det forbud mot all variabel reklame, uansett avstand fra veg, når budskapet er rettet mot trafikantene eller kan oppfattes på denne måte.

I tettbygd strøk med fartsgrense 50 km/t eller lavere gjelder forbudet kun ved lyskryss og rundkjøringer.

Forskriften lyder slik:

23 mai Nr. 380

Forskrift om forbud mot variabel reklame langs offentlig veg

Vegdirektoratet fastsetter 23. mai 1990 følgende forskrift med hjemmel i veglovens §33, fjerde ledd, jfr §9, jfr Samferdselsdepartementets delegering av 22. desember 1972 til Vegdirektoratet:

§1. Langs offentlig veg er det forbudt - med unntak av det som fremgår av §2 - å sette opp variable reklameskilt eller lignende innretning hvor budskapet eller bildet endres eller skiftes mer enn en gang i døgnet. Forbudet gjelder uansett om vekslingen skjer mekanisk, elektronisk, optisk eller på annen måte. Forbudet gjelder uten begrensning i avstand fra veg, dersom budskapet er rettet mot trafikantene eller kan oppfattes på denne måte.

§2. Forbud mot variabel reklame i tettbygd strøk.

I tettbygd strøk langs veger med fartsgrense 50 km/t eller lavere, gjelder forbud som nevnt i §1 bare ved signalregulert kryss og ved rundkjøringer. Etter søknad kan vedkommende vegmyndighet gi dispensasjon fra forbudet i denne paragraf.

§3. Ikrafttrede og overgangsregler.

Denne forskrift trer i kraft straks. Forskriften gjelder også variable reklameskilt og lignende innretninger oppsatt før forskriften er satt i kraft.

Innen ett år fra forskriften er trådt i kraft eller fartsgrensen på vedkommende sted er hevet til over 50 km/t, skal slik reklame, som hittil har vært lovlig, være fjernet/rettet. Vegmyndigheten kan kreve tidligere fjerning/retting.



Navnet "Allropsen" er trolig et sjømannsuttrykk. Før i tiden var det mange hvalfangere og tidligere sjøfolk som tok seg arbeid i Vegvesenet.

## "Trafikkhjørnet"

Lytt til din egen nærradio!

Tønsberg fre. 1215-1230, søn. 2145-2200

Sandefjord tirs. 1200-1215, tors/lør. 0715-0730

Larvik lør. 1345-1400, lør 1645-1700

Horten tirs. 1030-1045, tirs. 1515

Yngvar Pedersen

# Olav Aas pensjonist etter 38 år ved Biltilsynet Larvik

31. august hadde Olav Aas sin siste arbeidsdag ved biltilsynet i Larvik. Nå går han over i pensjonistenes rekke. Vestfold`n har fått tillatelse til å trykke oppsigelsesbrevet han sendte vegsjefen tidligere i år.

## "Til vegsjefen i Vestfold

2. påskedag 1952 ruslet en kar med kofferter m.m. fra jernbanen i Larvik opp korteste vei mot sentrum av bakkebyen Larvik. Siden Rombergbakken ble valgt var det ikke til å unngå å runde hjørnet hvor politikammeret lå den gang. Bak et åpent vindu der står ingen ringere enn politi Jacobsen i hele sin korpus. -"Om han kunne fortelle meg hvor Statens Bilsakkyndige hadde sine kontorer her i byen?" "Det er opp på Nanset det", er svaret. Hvor nå det er hen? "Jo, du følger Nansetveien helt til du nesten kommer til Hovland. Der vil du finne en Shell bensinstasjon på høyre side, og der holder bilsakkyndige til". ?? Jeg må innrømme jeg syntes den stenbrolagte Nansetveien var fryktelig lang, og dro-sjeutgifter hadde en nytilsatt, midlertidig bilsakkyndigassistent i lønnsklasse 7 ikke råd til. (kr. 686,- pr. mnd.)

I disse etterkrigens sparetider hadde jeg fått beskjed på et A5-ark, skrevet med en ikke nyrenset Olivetti fra bilsakkyndig Leif A. Olsen, Larvik, om at jeg Olav Aas, Trondheim, hadde fått jobb som midlertidig bilsakkyndigassistent. Av alle steder bodde hr. Olsen på Hovland Gård - Travbane, og jeg

*Olav Aas hadde sin siste arbeidsdag 31.8, 38 1/2 år etter at han kjørte sin første førerprøve i Sandefjord. (foto: Jorun S. Bringaker)*

beveget meg dit, hvor jeg fikk en hyggelig mottakelse av alle tilhørende der. Jeg fikk tilbud om å bo på travbanen i et hus som de kalte "vekta" som en midlertidig ordning. Og der ble jeg boende hele den sommeren og hadde det ganske trivelig.

På denne tiden ble Sandefjord ekspedert fra et knøttlite rom - lånt

på politikammeret i Sandefjord - to ganger i uken, tirsdag og fredag. Neste dag var altså en tirsdag, slik at min første arbeidsdag i denne jobben ble i Sandefjord. Etter å ha overvært to førerprøver -gjeldende for motorvogn drevet med forbrenningsmotor - mente Olsen at jeg hadde "lært teknikken" som han sa, og jeg kunne overta. Her måtte man altså være lærenem.





Dagen etter fikk jeg plassert et emaljert merke fra 1927 på brystet, med beskjed om å kontrollere kjøretøyer. Heldigvis hadde jeg en brukbar bakgrunn for denne del av jobben - (med god kjennskap til biler og biltrafikk) slik at det gikk over all forventning, selv med minimal kjennskap til diverse forskrifter.

I tillegg til bilsakkyndiges tradisjonelle arbeidsoppgaver, var vel tildelingen av kjøpetillatelse for de strengt rasjonerte biler en jobb som krevde stor kløkt. Folk hade utrolig fantasifulle momenter som skulle gjøre den enkelte samfunnsmessig berettiget til å få utlevert dette meget verdifulle dokument. Det fulgte mye ubehag og adskillig mer eller mindre uberettiget "kjøff" med denne jobben.

Gjennom alle disse 38 år har flere undret seg over hvorfor jeg ikke har søkt på stasjonsjef-jobber andre steder i landet når situasjonen har bydd seg. Til det er å si at jeg fant ingen grunn til å forlate Vestfold når en først var kommet hit. Her ved Norges Riviera har jeg og familien trivdes godt.

Jeg har naturligvis blitt vitne til en utrolig utvikling i denne etaten gjennom årene. Fra Statens Bilsakkyndige i Larviks tre ansatte - den bilsakkyndige med hans midlertidig ansatte assistent, samt en kontorassistent - til dagens Biltilsynet Larvik med sine tyvetalls tilsatte.

Det er med vemod jeg nå må be om avskjed. Jeg fyller 67 år den 3. sept. 1990, og gjør regning med at min siste virkedag i etaten blir fredag 31. august.

Jeg takker for mange gode år".

*Hilsen  
Ole Hov*

## Det skjer...(forts. fra side 20):

På E 18 i Sem blir det diverse kompletteeringsarbeider i Ås-krysset (gjelder gamle E 18) og OPPSETTING AV SIKRINGS-GJERDE i Holmenåsen (entreprise).

På E 18 -anlegget i Stokke blir det FJELLSPRENGING, TRAUING, RØRLEGGING på strekningen Gjennestadmyra - Holmene. Ellers omlegging av gamle E 18 ved Furulund, interimsveg ved Rørkoll og opparbeiding av tippområde ved Undelstvedt.

FORSKALING OG ARMERING av overbygningen på Gjennestad bru på E 18 i Stokke skjer i september.

På SØRBY BRU på samme anlegg skjer det grunnarbeider, rigging, samt forskalning og armering av landkar.

På Tjønnemyra bru på E 18 ved Vassbotten foregår det BETONGREPARASJONER på overbygning og peler.

På E 18 i Sem blir det INJISERING AV RISS i overbygningen.

Skiltseksjonen melder om diverse maling etter asfaltering på riks- og fylkesveger. Dessuten PLASTREPERASJONER på E 18 og rv. 303 og plastlegging på nyasfalterte strekninger på E 18 og ellers.

Det skal SKILTES i forbindelse med anlegget 308 Stangeby - Engås. Dessuten skiltvedlikehold og refleksutskifting før vinteren.

TEKNISK KVALITETSSIKRING skal i september utføres på E 18 Stokke, x E18/Lysdalsveien, x rv.8/Vergedal, rv. 308 Stangeby - Engås, E 18 ved Furulund, rv. 8 ved Kverken, Bommestad, Vergedal bru, Gjennestad bru og Sørby bru.

Ellers er lab'en opptatt med analysering av ASFALTPRØVER og vanlige labrutiner.

Ny ATK-strekning Buskerud grense - Holmestrand settes i drift ca. 10 september.

Reidar Jørgensen, Finn og Aage H. Carlsen drar på studietur (stipend) til Nederland, Tyskland og Belgia 31/8 - 9/9. Tema: Skilting i by og turistinformasjonsskilting.

Det vil i samarbeid med UP bli gjennomført telling av bilbeltebruk og bruk av barnesikringsutstyr i uke 38.

Biltilsynet innkaller TUNGEKJØRETØYER fra Larvik og Sandefjord til Tønsberg for at kapasiteten i kontrollhallen skal utnyttas.

Biltilsynet deltar i TØI-UNDERSØKELSEN "Teknisk standard på personbiler" 15. aug - 20. sept.

Det skal gjennomføres seminar om virksomhetsplanlegging i biltilsynet. AD-FERSREGISTRERINGEN i rundkjøringer fortsetter.

"HØSTJAKTA" starter. (Kontroll av avgass, lys og dekk)

SITA (Internasjonalt biltilsyns/vegtrafikkorgan) besøker Solum og Tønsberg stasjoner 20. september.

### Kurs i september:

Eksterne:

4.-7. Riksrevisjonens kurs i ettersyn

Wenche Andersen, Torun Borgersen

16.-18. Kommunikade -90

Erik Thomassen

17.-19. Arealplanlegging i kommunene

Øystein Langdalen

19.-21. Betongproduksjon

Eivind Holtan

22.-24. Studietur Tyskland

Erik Andersen, Henning Røed

30.-4.okt Grunnkurs i informasjon

Jorun Sætre Bringaker

23.-25 Skoleringsforum i samfunnsplan-

legging. Nils Skjevik, Tore Kaurin

17.-28. Voksenpedagogikk

Anne Hov

Sentrale kurs

sept-jan.91: Etteropplæring NTH

Gunnar Hasle

4.-5. Erfaringsgrupper

Anne Hov

4.-6. Anleggssjefkonferanse

Ivar Wulff

10.-11. Multi Rapport kurs, 1 deltaker

17.-18. Signalkonferanse

Per Espen Alme

10.-11. Konf. om strategiarbeidet NVVP

Øystein Ludvigsen, Johan Lepperød

11.-13. ATK, 1 deltaker

sept - juni 91 Anleggslederskolen

Georg Johnsen

Lokale/regionale kurs

25.-27. Regionalt regnskapskurs, 5 delta-

kere fra Vestfold. (Totalt ca. 50. På Rica

Park Hotel i Sandefjord fra Agderfylkene,

Telemark, Buskerud, Akershus, Hed-

mark, Østfold og Vestfold.)

# En bil og en potet

## (eller: "Bonde i byen")

Årets Tønsbergdag var en våt fornøyelse. Men noen av etatsens bekvemmeligheter har en lært seg å dra nytte av, så jeg fant lykkelig en plass til bilen i Kremmerhusets kjeller. Ja, etter kontortid, selvfølgelig. Men det var jo langdag i byen, og jeg hadde latt meg friste til å trosse trengsel og kav for å få med meg noen av "dagens tilbud".

Hadde vært nede i bilen ei "vending" og var nå på veg tilbake for annen gang for å ta fatt på hjemturen. Ved Carl E. Paulsens plass ble jeg fristet over evne og kjøpte ei bakt potet i en bod. En slik sølvpapirbekteledd knoll med kryddersmør i spreken, fikst anrettet i et pappbe-ger og med plastskje. Denne ville jeg roe ned en romlende mage med når jeg kom tilbake til bilen. Som sto lunt og tørt parkert i nevnte kjeller.

Men - da jeg med bæreposer i den ene handa og paraply og potet i den andre skulle svinge inn i kjelleren - så var porten lukket. Diverse ringeklokker/trykknapper ved siden av portene ble prøvd, men uten resultat.

Hva gjør så en mann med en potet i en sådan stund? Ikke vet jeg. For når nøden er størst er som kjent hjelpen nærmest. Og Engelen kom, i Barbro Skaus skikkelse. Hun hadde også tenkt å parkere lunt og tørt, men akk

nei. Men hun hadde nøkkel til "huset" og kunne låse meg inn i husets første etasje! Jeg takket lykkelig for hjelpen og vandret trøstig ned trappene med min potet - for å finne døren inn til garasjen "boltet og låst".

En rask status: Her befant undertegnedeseg, inntengt i Kremmerhusets trapperom, med tohundreogørten trappetrinn og to heiser som disponiblet areal. Men panikken tok meg ikke, poteten har holdt sult og nød på armlengdes avstand også i tidligere tider!

Nå begynte innspurten i historien: I form av intens jakt på kon-

torpersonale som hadde jobbet overtid. Hørte jeg det smalt i ei dør oppe i etasjene sprang jeg opp - for å se en heis på veg ned. Men hvor langt ned? Til 1. etasje eller garasjen eller kjelleren? Jeg sprang opp og ned og opp igjen.

Omsider ble en lettere oppkavet vegtjenestemann - med en potet i handa - låst inn i Kremmerhusets garasje av en forundret kontorist.

Bakt potet smaker ikke som før.



Tegning: Øystein Langdalen

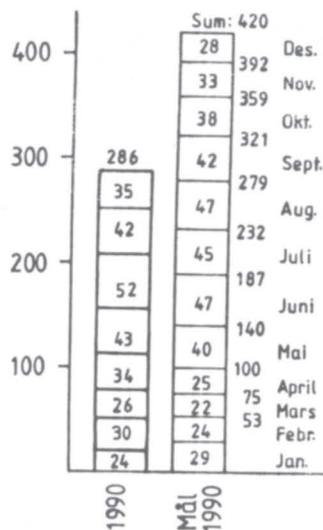
Kåre Holtung

## Få ulykker i august - måltallet for 1990 kan nås!

August var en ulykkesfattig måned på Vestfold-vegene. Totalt skjedde det 35 ulykker med personskade. Tilsvarende tall i 1989 var 48.

Målsetningen for 1990 er å holde ulykkestallet på 420. I løpet av resten av vegplanperioden skal det så reduseres til 400. Hittil i år har vi stort sett ligget klart over måltallene måned for måned. Utviklingen i august gjør imidlertid at det nå kan være berettiget håp om å nå målet.

Ingen ble drept på Vestfold-vegene i august. På landsbasis ble 30 personer drept, mens august-trafikken i 1989 krevde 32 menneskeliv. Hittil i år er 223 personer drept i trafikken mot 247 på samme tid i fjor.



### Idrettsmerket

Velkommen til idrettsmerkeprøver 4. og 10. september kl. 1530 på Tønsberg stadion.

B.i.l. VEGA  
Idrettsmerkeutvalget

## Nytt fra personal

### Påskjønnelser og gaver

#### Nye retningslinjer og satser fra 1. juli 1990

I følge NA-rundskriv nr. 90/17 fra Vegdirektoratet refereres nedenfor de viktigste retningslinjene. De er gjort gjeldende fra 1. juli 1990:

**Tilsatte som fratrer med pensjon etter å ha gjort tjeneste i Staten i tilsammen minst 30 år gis en gave til en verdi av inntil kr. 2000,-. Tilsatte som fratrer med pensjon med mindre enn 30 års tjeneste i Staten gis en gave til en verdi av inntil kr. 1500,-.**

Praksis: Alle får lik gave - et Saulo-produkt (sett med tre lysestaker på en plate + askebeleg - emblem og årstall graveres). I tillegg får alle som har over 30 års tjeneste et gavekort på kr. 500,-. Alle vil bli kontaktet, og alle har mulighet til å velge et gavekort på hele beløpet dersom de ikke ønsker den spesielle gaven.

**Tilsatt som fyller 50 og 60 år kan gis en gave/blomster for inntil kr. 750,-.**

Praksis: Her kan en velge mellom

- Tyrihans kniv - Hellestål - håndskåret slire - sølv beslag
- gavekort i forretning etter eget ønske

**For personer som har vært tilsatt i 25 år gis gave/blomster for inntil kr. 750. Dette beløpet økes til kr. 1500,- etter 40 års virke.**

Praksis: Hele beløpet benyttes til gave, da overrekkelsen skjer i forbindelse med julekaffen. For tilsetning i 25 år gjelder samme regler som for 50/60 år. Ved tilsetning i 40 år benyttes alltid gavekort.

**Tilsatte som slutter etter å ha gjort tjeneste i Staten i til sammen minst 30 år (og går over i annen stilling, offentlig eller privat) gis en gave til en verdi av inntil kr. 1500,- + en tilstelning for inntil kr. 600,-. Dersom vedkommende har vært tilsatt i minst 20 år og slutter for å gå over i annen stilling (offentlig eller privat) gis en gave/tilstelning/blomster for inntil kr. 1200,- til sammen**

Praksis: Da dette forekommer svært sjelden, vil vi foreslå at dette tas opp i hvert enkelt tilfelle.

Annlaug Wold

### Bruk av etatens eiendommer til velferdsformål; utleie på tvers av fylkesgrensene

Som tidligere meddelt kan vi nå få leie vegvesenets brakker / driftbygninger og hytter praktisk talt over hele landet. Vegdirektoratet har nå kommet med en revidert utgave pr. juli 1990 som viser hvilke hytter det dreier seg om, hvor de er plassert, og hvilke personer i det enkelte fylke som kan kontaktes for formidling av leie.

En oversikt over hyttene er tilgjengelig på vegstasjonene og på vegkontoret. På vegkontoret er oversikten hengt opp på tavla i 6. etasje.

Vi vil også minne om bytteordningen Vegdirektoratet har opprettet med det danske Vejdirektoratet og deres tilsatte. Dersom noen kan stille husvære til disposisjon og ønsker å bytte-låne i ferietiden med en dansk kollega, kan Vegdirektoratet formidle kontakten.

Anne Hov

# September

**60 år:**

**Sverre Sjue, 7/9**

**70 år:**

**Vilhelm W. Gustavsen, 6/9**

**Harald Bøhmer, 27/9**

## Det skjer i september:

I september blir E 18- krysset på Kjellåstoppen i Sande KANALISERT. Arbeidet skal være ferdig ca. 10.sept.

Område 01 skal ellers utføre UTSPLEISING over stikkrenner, armering og asfaltering på riksveg 312 fra Kjær til Vivestad.

Anbudskonkurransen om 4000 kvm NETTSIKRING syd for Holmestrand avgjøres i september.

Arbeidene på Z-860, KROKENVEGEN, fortsetter. Utbedring til 10 tonns aksellast.

På riksveg 314 skal Televerket grave KABEL fra Strange til Grefsrud. Det blir grøfterens på samme strekning.

Område 01 melder ellers at flere skal av gårde for å tilfredsstille sitt JAKTINSTINKT i september...

Område 02 skal gjøre UTBEDRINGSARBEIDER på rv. 307 ved Døvlhamna i Andebu.

I deler av september skal området dessuten gjennomføre KANTSLÅTT med risknuser.

Det blir GRØFTEARBEIDER på riksveg 306 v/ Skoppum og på z-530 Jareteigen - Skoppum og på z-535 Innlaget - Hassum - Klokkeåsen

Riksveg 303 Travbanen - Vear skal ASFALTERES. Ellers grusing av banketter og reperasjon av fugesprekker med kokeasfalt.

Område 03 melder om DRENERING langs E18 Langåker - Klinestad. Dessuten maskinell krattrydding langs riks- og fylkesvegene.

7-8. september blir det VELFERDSTUR på Telemarkskanalen til Vrådal. Påmeldingsfristen har gått ut. Biltilsynet er arrangør. 145 er påmeldt.(!)

Fortsettelse side 17

**Alderspensjon:**

**Olav Aas**

**Margrethe Nordberg**

**Kristian Gavelstad**

**Velkommen til**

**nye praktikanter!:**

**Cathrine F. Johnsen - anlegg**

**Tor Håkon Møller - anlegg**

**Anita Lie - grunnseksjonen**

**Bodil Odberg - plan**

**Endret arbeidsområde:**

**Olav E. Krogstad - stasjonssjef**

**Biltilsynet Larvik**

**Karl Høiland - prosjektleder**

**E18Nord**

**Øystein Ludvigsen - rådgiver**

**Adm/øk**

**May Britt Lie - kontorfullm.**

**Sande vegstasjon (vikar)**

**Irene Enerud - renh.betj.**

**Sande vegstasjon (vikar)**

**Pensjonistforeningen**

**Høstmøtet blir**

**17. oktober kl. 1300 på Ås**

**Annlaug**