

Vestfoldern

Avis for vegfolk i Vestfold

Nr. 5, 20. årgang, 4. juni 1993

Slutt på kontroll ved eierskifte?



Biltilsynet overoppfyller måltallene for hallkontroller av personbiler. Årsaken er ordningen med pliktig kontroll av personbiler som skifter eier, som ble innført her i fylket i 1991. Hele ordningen er derfor nå i fare. EØS og Holler-utvalget vil også kunne få stor betydning for den fremtidige organiseringen av hallkontrollen og forholdet mellom biltilsynet og de private verkstedene.

Side 2



Statens vegvesen
Vestfold

Tips oss!
Ring redaksjonen
033 71 704/705



**Mobile
humper
Side 4**



**Effektiv
rensk
Side 10**

Krøns

Side 8

Vestfolder`n når fram

I dette nummeret presenterer vi resultatene av en intervju-undersøkelse som ble gjennomført med bakgrunn i Vestfolder`ns aprilnummer. Resultatene er gledelige. Nesten alle leser noe i bladet og mange leser svært mye.

Kanskje er det overraskende for mange at det er i utedrifta bladet er mest lest og best likt, men dette er i samsvar med de signalene vi i redaksjonen har fått mange av de siste årene. Nærhet til utedrifta har vært et viktig satsingsområde og vil fortsatt være det. Vestfolder`n har uten tvil bidratt til å redusere barrierene mellom "ute" og "inne" og dermed fått flere til å føle at vi alle spiller på lag.

Utfordringen framover ligger bl.a. i å få bedre kontakt med biltilsynet. Det er i denne delen av etaten vi når dårligst fram i dag. Kanskje er tallene fra undersøkelsen av aprilnummeret enda til lite representative. Denne utgaven inneholdt nemlig klart mer biltilsynsstoff enn det som er vanlig.

Undersøkelsen viser at Vestfolder`n blir lest og for en stor del oppfattet som interessant lesing. Den forteller ikke like mye om hvordan intern-informasjonen i etaten fungerer og om ressursbruken vår på dette området er riktig. Vestfolder`n må ikke bli en sovepute for de som har det virkelige informasjonsansvaret: ledelsen på alle nivåer. Den suksessen vi kan lese ut av

undersøkelsen må heller ikke bli en bremse for en kritisk vurdering av valg av informasjonsmetoder og bruk av ressurser. Vestfolder`n kommer ofte, men likevel for sjelden til å være en virkelig nyhetsformidler. Samtidig er den produksjonsteknisk og journalistisk bare av halvgod kvalitet fordi alle slike hensyn er underordnet kravet om rask produksjon. Hvert nummer er et halsløst kappløp med tida.

Vi bruker nå omkring ett årsverk på intern-avisa her hos oss. Til tross for at vi er det minste vegfylket i landet, bruker vi kanskje større ressurser enn noen andre på dette arbeidsområdet. Er dette en riktig prioritering? Dersom det er viktig for virksomheten å ha en intern-avis som folk leser, er svaret utvilsomt ja. Dersom målet er å gi god intern-informasjon er jeg mer i tvil.

Et utvalg som var i sving i fjor foreslo å redusere antallet Vestfolder-utgivelser til seks-åtte i året samtidig som kvaliteteten heves, og utgi ukentlige meldingsblad med kort-nyheter, eventuelt som skjerm-avis med papirutskrifter til de som ikke jobber på skjerm. Større fleksibilitet er hovedideen bak dette.

At vi i dag har en intern-avis som leses og settes pris på, gjør det vanskelig å foreta endringer. Skal vi slå inn på en ny linje, må vi være sikker på at den totalt sett er riktig. Årsplanprosessen for 1994 vil avgjøre.

Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Postboks 2004, 3103 Tønsberg, tlf. 033 71 704/05

Redaktør: Erik Thomassen

Journalist: Jorun Sætre Bringaker

Redaksjonsrådet:

Irene Enerud,
Stein Erichsrud,
Tore Kaurin,
Per Arne Nilssen,
Kristin Sande

Trykk: Horten Print-Shop, Opplag: 750

Eierskiftekontrollene er for ressurskrevende

Ordningen med pliktig kontroll av personbiler som skifter eier kan bli avvirket i Vestfold når prøveperioden går ut 1. juli. Årsaken er at en så stor del av kontrollene faller på biltilsynet at måltallene blir overoppfyllt.

Erik Thomassen

4700 personbiler skal i følge måltallene kontrolleres i hall i år. Ved utgangen av april var biltilsynet allerede oppe i 3400. Dette skyldes ordningen med eierskiftekontroller av alle personbiler som er seks år eller eldre som ble innført her i fylket for noen år siden. Biltilsynet har fått en langt større andel av disse kontrollene enn det man hadde lagt opp til. Årsaken er at det er gratis å bli kontrollert av biltilsynet, mens alternativet, kontroll på verksted, koster noen hundrelapper.

Også i fjor overoppfylte vi målene for kontroll av lette biler i hall. Dette medførte negative reaksjoner fra Vegdirektoratet. Bakgrunnen er bl.a. at undersøkelser har vist at trafikksikkerhetseffekten av slike kontroller er ubetydelig og måltallene er derfor lave. - Det er liten tvil om at ressursene kan brukes bedre enn på å kontrollere lette kjøretøyer i hall, sier biltilsynssjef Magnus Bøie. Saken har imidlertid også en annen side: Godt påsig av personbiler gir jevn og god produksjon i biltilsynshallene. Det har ellers vært et problem at innkalte kjøretøyer ikke møter fram og haller og kontrollører dermed blir stående uvirksomme.

Bøie beklager også at ordningen ikke har fungert etter planen fordi dette

har vært et godt samarbeidstiltak med bilbransjen. Bransjeforeningen er innkalt til et møte på vegkontoret 8. juni der framtida for ordningen vil bli diskutert. Om ordningen skal fortsette må dette være i redusert form som gjør at biltilsynet ikke får større belastning enn det som kan håndteres innen måltallene. Fram til 1. juli vil man bare kalle inn kjøretøyer som er mer enn 10 år gamle til eierskiftekontroll.

- Vi vegrer oss i det lengste for å si opp avtalen med bilbransjen, sier Bøie. Vi er avhengig av et godt samarbeid med verkstedene framover og vi er rimelig godt fornøyd med den kon-

trollen de utfører nå, legger han til.

Som kjent foreligger det også planer om å innføre gebyr på hallkontroller. Da vil en ordning med eierskiftekontroll kunne fungere bedre.

Både konsekvensene av EØS-avtalene og det vi etterhvert har inntrykk av fra Holler-utvalgets innstilling, gjør at forholdene for biltilsynet kan bli endret i årene som kommer. Trolig vil forvaltning, trafikantrippet trafikk-sikkerhetsarbeid og systemkontroll sammen med fortsatt satsing på utekontrollvirksomheten, bli bærebjelkene i virksomheten framover.



Det kan bli slutt på ordningen med pliktig kontroll av eldre kjøretøyer som skifter eier. Biltilsynet har måttet ta en for stor del av jobben. For få har gått til verkstedene.

*Neste Vestfolder kommer
5. august. God sommer!*

Service og profesjonalitet

Det skrives og sies for tiden mye om forandringer. Ofte kan man få inntrykk av at vi skal bevege oss fra en statisk tilstand til noe helt nytt. Slik er det selvfølgelig ikke. Forandringene vi snakker om er allerede i gang. Omgivelsenes krav til oss er endret og vil fortsatt endres, og konsekvensene av tidligere interne endringer slår etterhvert inn over oss for fullt. Endringer er altså ikke noe som kommer en gang i fremtiden, men noe vi lever midt oppe i hver eneste dag.

For administrasjonsavdelingen som serviceenhet vil de største utfordringene ligge i det endrede forholdet til resultatenheter i virksomheten vår. Vi skal i første rekke være en service-yter som stiller støtteapparat til disposisjon for andre. Helt uproblematisk er imidlertid ikke dette. Det administrative området er i noen grad etatens ansikt mot omgivelsene. Det er viktig for etaten som helhet at de blir ivare tatt på en profesjonell måte. Og det er vi på administrasjonsavdelingen som har "proffene" på områder hvor andre eventuelt må ty til venstrehåndsarbeid. For å opprettholde denne profesjonaliteten er det også viktig at oppgavene utføres kontinuerlig og ikke er en bibeskjeftigelse slik tilfelle i noen grad ville være om hver enkelt enhet skulle ha sine egne administrative tjenester.

Endringene i forholdet mellom administrasjon og resultatenheter henger for en stor del sammen med innføringen av målstyring. Den som har ansvar for resultatet skal også ha ansvar for virkemidlene, er et gyldent prinsipp her. Dette betinger ofte desentralisering, men vi må være oppmerksom på at dette også kan ha sine ulemper. Noen av dem er nevnt over. Andre er knyttet til mulighetene for økonomisk og effektiv drift og mulighetene til å få til en skikkelig koordinering.

Også det "gamle" systemet har imidlertid sine svakheter. Når bestilleren ikke trenger å betale for de varene som bestilles, er faren overhengende for at man bestiller mer enn det man strengt tatt har bruk for. Jeg ser klart at de administrative oppgavene i større grad må knyttes til bevissthet rundt kostnader, pris og produktivitet. Intern-prising av en god del oppgaver bør være mulig og virker fornuftig.

Det er likevel viktig at denne utviklingen er bevisst, og at virksomheten ikke lar seg beruse av fristillingsbehov, "være seg selv nok"-holdninger eller at all oppgaveutførelse skal måles i kroner og øre.

Service-prinsippet må som før nevnt veies opp mot etatens behov for en overordnet, enhetlig og profesjonell administrativ praksis. Kanskje kan vi ikke fullt ut knesette en "kunden har alltid rett"-holdning som rettesnor for administrasjonsavdelingens virksomhet. Vi må imidlertid vokte oss vel for å havne i motsatt ytterlighet der vi fremstår som en overprøver og et forsinkende mellomledd i utøvelsen/prosessen. Dette blir med andre ord en ballansegang der vi hele tiden må ha et våkent øye for resultat-områdenes nye behov.

Det er uansett hvor langt en går i fristilling et behov for koordinering og faglig rådgivning på mange av de administrative oppgave-områdene. Administrasjonsavdelingens fremtid vil være forankret i en slik rolleforståelse og praktisering. Det er til tross for dette viktig at vi ikke tar oss selv som en selvfølge. Det finnes alternative måter å få ivare tatt en del av de administrative oppgavene på. Vår fremtid vil avhenge av at vi hele tiden makter å være på høyden. Dette forutsetter at vi klarer å gjøre omstilling og tilpasning til en kontinuerlig prosess i avdelingen.

Per Vaadal

Denne måned:
Adm.sjef
Per Vaadal

Gummi-humper i Klevjerhagen

Før pinse ble det lagt ut 13 fartshumper i gummi på en en kilometer lang strekning gjennom Klevjerhagen på fv. 950 i Sande. Vegen er sterkt trafikert når det er kø på E 18.

Erik Thomassen

Humpene i Klevjerhagen er av engelsk fabrikat og kan fjernes relativt enkelt. De legges ut før helgen og fjernes etterpå. Fartsgrensen er samtidig redusert til 30 km/t. Humpene er relativt



Humpene i Klevjerhagen skal legges ut i helgene for å få bilistene til å holde seg på E 18.

krappe, og hensikten er ikke gjennom boligområdet.

bare å dempe farten, men

også å redusere trafikken

Når trafikken stopper opp

på E 18 i Skoger og Sande slik tilfellet svært ofte er i helgene om sommeren, er det svært mange som søker til lokalvegene i området for å omgå problemet. For lokalbefolkningen i Klevjerhagen har trafikkmengdene blitt en stor belastning. Til vanlig er det 400 biler som trafikerer strekningen i løpet av et døgn. I sommerhelgene kommer trafikken opp i 4000.



Boligområdet i Klevjerhagen er meget trafikkbelastet og humpene skal ikke bare redusere farten, men også redusere trafikken gjennom området.

Kultursti med vegghistorisk sus

Stopper du opp og lar stillheten rå, aner du kanskje suset fra en svunnen tid: kongens postvogn med klaprende hestehover, bønder som kjører trekull til jernverket i Larvik, greven på veg til Hedrum kirke i innelukket vogn. I skogen vrimler det av stier, far og veger. Her har folk ferdes i tusener av år. 13. mai åpnet vegsjefen Bommestad veiminne, en kultursti på gamle veger som Larvik kommune, Hedrum historielag og Vegvesenet står bak.

Erik Thomassen

Bommestad veiminne ligger på østsiden av Lågen i skråningen fra Vervingen og ned mot elva. Utgangspunkt for kulturstien er Bommestadhallen. Stien er merket og skiltet. Ved utgangspunktet finnes det også en kasse hvor man gratis kan forsyne seg med et hefte som presenterer vegghistorien i området og som guider en gjennom den 2,5 km lange løypa.

- Dette er ett av de mest interessante områdene i landet vegghistorisk sett, sa Geir Paulsrud fra Norsk vegmuseum som var til stede ved åpningen. Museumsbestyreren fra Hunderfossen strålte som en sol og kunne ikke få fullrost tiltaket. Og fornøyd var også de andre 50 framtrøtte under åpningen. Mye heder ble initiativtaker og primus motor Tor Bjørvik fra Hedrum historielag til del. Bjørvik er en drivkraft i mye av det som skjer på kulturfronten i distriktet. Selv delte han gjerne hederen med andre, f.eks. Statens vegvesen som han betegnet som en åpen og utadvendt etat som det er lett å samarbeide med.

I sin åpningstale tok vegsjefen utgangspunkt i ordtaket "Uten fortid ingen framtid" og han pekte på at for oss i Statens vegvesen er det svært viktig å ta vare på historien. - Det er en viktig del av vår identitet sa han. Lepperød



trakk spesielt fram den såkalte 1808-vegen som er en av de første ingeniørbygde vegene i landet. Vegen er snorrett og bratt fra Lågen og opp på raet og er bygd med hele åtte meters bredde og et skikkelig grøftesystem.

Vegvesenets bidrag til prosjektet er istandsetting av traseen og produksjon av guideheftet. Det er kulturetaten i Larvik som vil administrere prosjektet og Bommestad skole vil ha et spesielt øye med kulturstiområdet slik at feil og mangler raskt kan rettes opp.

Olav Aas leder an på vandringen på den gamle vegen fra 1808 som inngår i kulturstien B o m m e s t a d veiminne.

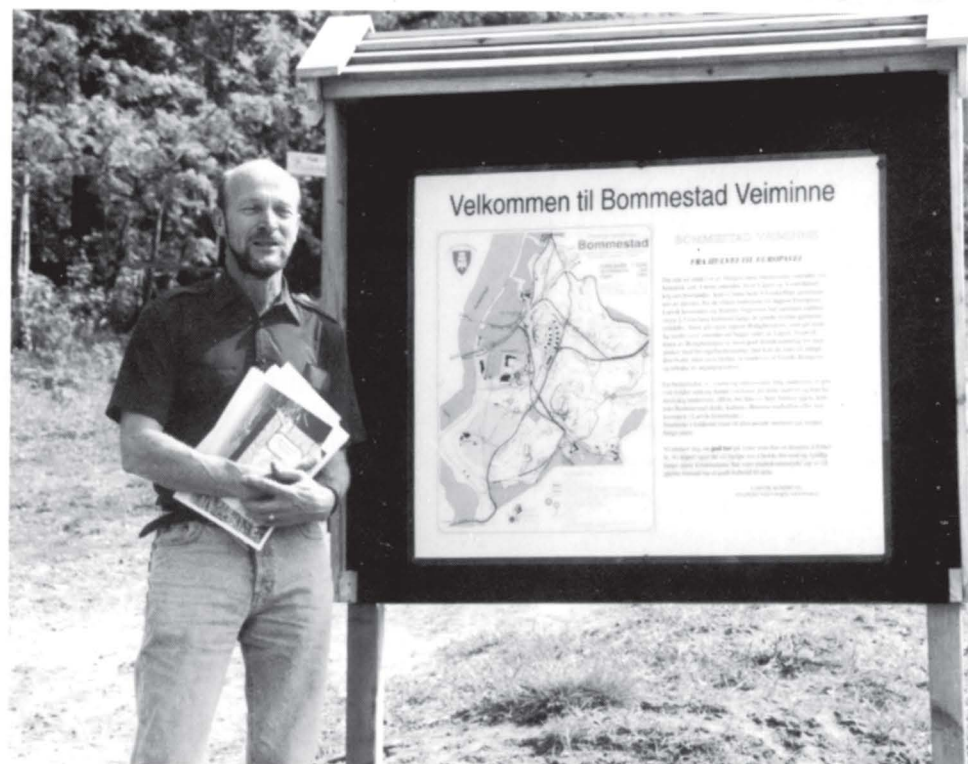
Fra hulveg til Europaveg

På østsiden av Lågen ved Bommestad kan vi finne hele seks generasjoner av vegger innenfor et lite område. Den sjuende generasjonen ligger klar som en hovedplan som vil bli satt ut i livet i løpet av 10 - 15 års tid. Her finnes også andre interessante minner fra en svunnen tid.

Bommestadområdet er ett av de mest interessante områdene i Norge veghistorisk sett. Vestfoldraet har alltid vært ei viktig ferdselsåre og binder sammen områder med mange tusen års bosetting. Her hvor raet krysser Vestfolds største elv, Lågen, var det naturlig at det ble et kommunikasjonsknutepunkt. Vegen langs raet møter her vegene på begge sider av Lågen.

Hulveiene er de aller eldste spor etter faren folk. De er dannet av slitassen fra ferdsel til fots eller til hest. De er dypest i bakkene der vannet har hjulpet til med å grave dem dypere. I veiminnet er det en rekke flotte eksempler på hulveier og kulturstien går også i en av dem.

Den tydeligste rideveien i området, som trolig har vært ledd i den første riveien, er den som går oppe på raryggen sørvest for boligfeltet på Teien. Den er eldre enn den første Kongevegen som ble bygd etter



kongelig beslutning rundt 1660. Veien er lagt med fin kurvatur og slak stigning nord for Rolighetsåsen. Den går ned til Holagropa, hvor det var ferje over Lågen til Stubberød. Her var det lenge gjestgiveri og skysstasjon.

1808-vegen ble bygd da den første brua over Lågen sto ferdig i 1808. Brua ser en ennå steinkara etter ca. 200 meter nord for nåværende bru. 1808-vegen er bygd med stor bredde og en mest mulig rett trase. Det er en av de første vegene i Norge bygd etter moderne ingeniørprinsipper, men særlig hestvennlig var den ikke og bakkene opp ble for tunge og bratte for hestetransport.

Derfor bygde man Bommestadbakkene som med sine 12 svinger var bedre tilpasset trafikantens behov.

Rundt 1900 var den gamle trebrua fra 1808 overmoden for utskifting, og i 1902 sto ny bru i stålfagverk ferdig.

Etterhvert som biltrafikken økte ble de gamle Bommestadbakkene lite tjenlige. Den nye vegen, som sto ferdig i 1956, ble bygd etter de samme hovedprinsipper som vegen fra 1808, d.v.s. mest mulig rett på, selv om den ble noe bakkete. Brua fra 1902, som bare hadde en kjørebane, ble erstattet med dagens bru i 1959.

I tillegg til de gamle riveiene har vi også flere gamle veier til Hedrum kirke i området. Denne kirken var fylkeskirke for søndre del av Vestfold en lang periode. Dessuten fikk Larvik ikke egen kirke før i 1677, og før det måtte folk i Larvik dra til kirken i Hedrum.

Tor Bjørvik fra Hedrum historielag er initiativtaker og primus motor i det unike prosjektet. Her foran informasjonstavla ved Bommestadhallen.

Klart for krevende KRØSUS - langspurt

Ryktene viste seg å være gale: Krøsus blir ikke utsatt. Til tross for en del problemer har Vegdirektoratet bestemt at det nye økonomistyringssystemet skal på lufta som planlagt fra årsskiftet. For oss betyr det en hektisk høst preget av opplæring for svært mange.

Erik Thomassen

Krøsus har gått på tomgang lenge på vegkontoret. I fjor kom signalene fra Vegdirektoratet om at noe virkelig stort var på gang, og at vi måtte avsette rikelig med ressurser, nedsette prosjektgruppe og arbeidsgrupper og satse mye på informasjonssiden. Siden har relativt lite skjedd hos oss. Dette skyldes i hovedsak at sentrale personer i prosjektgruppen ikke har avsatt nok tid til prosjektet, noe som må bedres framover. På den annen side har det vært så store forsinkelser/endringer i prosjektets framdriftsplan at enkelte aktiviteter lett kunne ha blitt bortkastet.

- Nå står det endelig rimelig klart for oss hva det er oppgaven går ut på, sier Svein Skadal som er prosjektleder hos oss. Først og fremst dreier det seg om en kjempemessig opplæringsjobb. All utvikling av programmer og rutiner skjer jo i Vegdirektoratet og i de to pilotfylkene Akershus og Hordaland.

Skadal ønsker å omorganisere prosjektet for å møte de utfordringene vi står overfor framover. - Den modellen Vegdirektoratet ba oss benytte var tilpasset pilotfylkene og ikke oss.

Løpet må i første rekke kjøres av personal-, regnskap- og EDB-folkene, sier han.

Opplæringsbehovet i forbindelse med Krøsus er to-delt. For det første må nøkkelpersonell og brukere få opplæring i hvordan systemene TLP - 2000 og NIT - ØKONOMI, som Krøsus består av, fungerer. For det andre må det gis opplæring til de som gjennom innføringen av Krøsus får større ansvar og myndighet. For dette er en viktig side ved Krøsus-prosjektet.

- Krøsus handler bl.a. om målstyring, sier Skadal. To hovedprinsipper legges til grunn: For det første at ansvarlig leder har ansvar for, og myndighet til å disponere alle tilgjengelige ressurser innen sitt ansvarsområde. For det andre at ansvarlig leder plikter å gjøre seg kjent med og forholde seg til alle aktuelle lover, forskrifter, avtaler og retningslinjer som regulerer håndhevingen av ansvarsområdet.

Det er et overordnet krav til Krøsus-prosjektet at 60 stillinger på landsbasis skal frigjøres til annet bruk. Dette skal bl.a. skje gjennom at den ekstra kontrollen på regnskapsseksjonen opphører og ansvaret legges ut i linjen. Regnskap skal kun foreta stikkprøve-kontroll. Vegdirektoratet krever at vi allerede nå innen 1. juli har klart hvordan vi tar ut innsparing personellmessig. - Pr. idag føler jeg at vi vet for lite til å gjøre slike vurderinger, sier Skadal.

Avklaringer av hvem som i fremtiden skal ha godkjenning-, attestasjons- anvisnings- og rekvisisjonsrett skal skje i sommer og skal være avsluttet innen 15. juli. Nå i juni starter også opplæringen av nøkkelpersonellet: driftsansvarlige, systeman-

svarlige og brukerstøttene. Til høsten blir det fullt kjørt, særlig fra 1. oktober da alle kluter settes til. - Maskinene vil bli installert i oktober, sier Skadal og fra november kommer vi i gang med opplæring av brukerne, og det blir ganske mange.

Krøsus skal altså være operativt fra 1. januar 1994, men på grunn av tidspress på gjennomføringen av brukeropplæringen vil antagelig registrering av primærbilag og rapportuttak skje mer sentralisert enn planlagt i en overgangsperiode. Omfanget av uteregistreringen er foreløpig uklart. Det ser også ut til at maskinavdelingen må kjøre et "maskin-PBR" eller kjøre manuelle rutiner i en overgangsfase etter 1.1.

- Hvordan ser du på situasjonen nå sju måneder før det hele skal være på plass?

- Det blir forferdelig hektisk på tappen av året, sier Svein Skadal. Selvfølgelig satser vi alt på at det skal gå bra. For økonomiseksjonen blir innføringen en kjempebelastning, bl.a. fordi vi må kjøre Krøsus og PBR samtidig i en periode. Dette har vi ikke bemanning til, og slik jeg ser det må vi få inn folk for å avhjelpe situasjonen. Når vi i tillegg allerede fra 1. juli neste år skal fristille 1-2 årsverk til annet bruk, sier det seg selv at dette blir tøft.

Krøsus gir mange fordeler for etaten, bl.a. blir driftsutgiftene lavere enn for PBR, men Skadal slår kaldt vann i blodet på de som tror Krøsus vil løse alle problemer på målstyringsområdet: - Så enkelt blir det ikke, sier han. Men mulighetene er enorme. De systemansvarlige som skal se til at vi i får utnyttet potensialet får en tøff og viktig jobb, legger han til.

Lunken "I veggen for deg" kampanje



En positiv representant for Vegvesenet onsdag 26. mai var Arne Rekstad fra Sande vegstasjon som stod plassert i Kopstadkrysset. Her igang med en liten prat med en bilist som fikk svar på diverse spørsmål i forbindelse med kampanjen.

Jorun Sætre Bringaker

Ved en slik anledning bør vel alt ligge til rette for muligheten til å komme i kontakt med trafikantene, markedsføre oss. Men hvordan var prioriteringen fra ledelsen på de forskjellige driftsområdene i forbindelse med kampanjen? Kanskje noe av denne holdningen smitter over på de ansatte? Noe særlig "sprudlende" var i hvert fall ikke de representantene fra Vegvesenet som vi fant ute den dagen. (med ett unntak!). Hvis det er meningen å bare "slenge" en brosjyre inn i bilen og ferdig med det, da er vel hensikten minimal. Føler noen av våre ansatte dette som et ork, gir ikke dette noe positivt inntrykk overfor trafikantene.

Den årlige kampanjen "I veggen for deg" gikk av stabelen onsdag 26. mai. Ansatte på driftsavdelingen var ute på veggen og delte ut brosjyrer, våtservietter og twist. Men ettersom Vestfolder'n forstår etter en tur ut i marken er det en lunken holdning blant endel av våre ansatte når det gjelder denne kampanjen.

God framdrift i Stokke

- Vi ligger godt an i forhold til framdriftsplanen, sier Olav Lervik ved anleggsavdelingen på vegkontoret. Veggen til industrifeltet Borgeskogen i Stokke skal asfalteres før ferien.

Jorun Sætre Bringaker

Ny veg inn til industrifeltet Borgeskogen i Stokke nærmer seg ferdigstilling. Strekningen på ca. 1 km veg og tilsvarende lengde gang- og sykkelveg vil bli asfaltert før ferien og noe finpussing og bearbeiding av skråninger vil bli tatt etter ferien.



-God framdrift, sier Johannes Aasrum (t.h.), Kjell Karlsen og Oddmund Nilsen.

Ny skuff gir mer effektiv grøfterensk

- Med den nye skuffen rensker vi fra 700 - 1000 m grøft i løpet av en god dag, sier oppsynsmann Tore Jan Hansen til Vestfolder'n. Samtidig som den er mer effektiv tar den mindre plass av vegbanen og hindrer derfor ikke trafikken i noe særlig grad under jobbing.

Jorun Sætre Bringaker

- Vi har i område to tegnet og fått laget en spesiell skuff til bruk ved grøfterensk, sier Øyvind Myhre og Tore Jan Hansen fra Ås vegstasjon til Vestfolder'n. Den nye skuffen er tegnet av Frode Abahamsen fra firmaet Frode og Arild Abrahamsen og oppsynsmann Tore Jan Hansen. Den er produsert ved Gjerstad Mekaniske på Gjerstad og er nå i bruk daglig langs grøftene i driftsområde to.

- Jeg har lenge gått og tenkt på å få laget en ny type skuff til dette formålet, sier Hansen videre, en skuff som passer i målene til våre grøfter. Hvis den har samme målene som standarden vil den heller ikke løs-rive mer masser enn det vi skal ha ut.

Nå er ett eksemplar av den-



Den nye skuffen er laget med samme profil som grøftene og er meget effektiv og arbeidet tar ikke stor plass av vegbanen. Ragnar Fostrød i område to viser her fram "vidunderet".

Den nye skuffen produsert og i full gang med rensking av vegggrøftene våre. Vestfolder'n fant Ragnar Fostrød og Øyvind Myhre langs riksveg 312 sammen med Arild Abrahamsen fra firmaet Frode og Arild Abrahamsen. Skuffen er montert på gravemaskinen og Arild Abrahamsen er innleid på vanlig måte og det er dette firmaet som har kjøpt inn skuffen (ca. kr 70.000) for så å leie ut tjenesten til Vegvesenet.

Ettersom Vestfolder'n kunne se tar dette arbeidet lite av vegbanen. Maskinen er plassert helt i grøftekant og flytter seg raskt. Det er

bare en liten del av vegbanen som blir brukt. Hele motsatte kjørebane er fri. Ved vanlig rensking med gravemaskinskuff må omtrent hele vegen stenges for da står gravemaskinen på tvers, nå flytter den seg i samme retning som vegbanen.

I tillegg til at den tar liten plass av vegbanen er den også meget effektiv. Formen på skuffen gjør selvfølgelig sitt til at grøften beholder den riktige profilen. Grøften blir godt rensket og raskt rensset. - Hvis vi sammenligner tempoet med tidligere og den vanlige måten å renske grøfter

på, er den mange ganger raskere, sier Tore Jan Hansen videre. I løpet av en god dag kan vi renske opp til 700-800 m grøft (1000 m er topp). Før var lengden opptil 200 m på en middels dag. Begge tilfeller er under rensking der det er grøft fra før. - Så jeg synes dette er et skritt i riktig retning, sier Hansen videre og legger til at det er viktig at grøften beholder sin standard profil og at vi ikke får sinte og utålmodige bilister som blir hindret og han håper også på litt mer interesse for prosjektet over hele fylket.

"Vaktmester'n"



- Jeg gleder meg til å ta fatt på den nye jobben, sier Petter Samuelsen til Vestfolder'n. Han er ansatt som vaktmester på vegkontoret fra 1. juni på heltid etter å ha jobbet på biltilsynet i Tønsberg i fire år.

Jorun Sætre Bringaker

- Grunnen til at jeg søkte på den internt utlyste stillingen som vaktmester på vegkontoret, var først og fremst fordi jeg hadde lyst til å jobbe i full stilling, sier Petter Samuelsen til Vestfolder'n. I tillegg liker jeg å jobbe med mye forskjellig slags arbeid. I en vaktmesterjobb kan jeg komme borti alt mulig, som f.eks. reparering av diverse utstyr, snekring, montering, samtidig som jeg må være litt maskinkyndig. Det å kunne være fleksibel og ta ting på sparket er en fordel i en slik type jobb.

Vaktmester Petter Samuelsen har innredet et eget lite verksted i kjelleren på vegkontoret.

I vaktmesterjobben på vegkontoret skal han også hjelpe rengjøringspersonalet med forefallende arbeid. Da spesielt med vaskemaskinene som etter hvert kommer på plass i kjelleren på vegkontoret. Ved siden av vaskerommet har han innredet et lite verksted, der han etter hvert skal ha bl.a. utstyr til snekring og diverse småreparasjoner.

Han har fungert i ca. halv stilling siden mars i år og fra 1. juni starter han for fullt på vegkontoret.

Petter Samuelsen har før han begynte på vegkontoret vært ansatt som vaktmester på biltilsynet i Tønsberg i halv stilling. Han var da ansatt i Direktoratet for Bygg- og eiendom. I tillegg har han hatt en halv vaskehjelpstilling på biltilsynet i Tønsberg. På biltilsynet har han også hatt ansvar for Sivilforsvarets anlegg og det er det meningen at han skal fortsette med.

Samuelsens fortid består av endel år på sjøen. Han begynte som sjømann i 1947 og har vært på fruktbåtene til rederiet Fred Olsen. Innimellom har han også tatt læretid i verksted i fire år og tatt to maskinistskoler. I tillegg til den vanlige maskinistskole har han tatt spesial frysemaskinistskole. Det var i midten av 50-åra. Militærtjenesten tilbragte han som fiskeoppsyn i Barentshavet.

Så reiste han til sjøs igjen og var ute til 1965 da han gikk i land og begynte som maskinsjef ved Jotun Fabrikker. Senere flyttet han til Lillehammer og jobbet på Lillehammer fylkessykehus i 12 år. Etter så mange år i innlandet lengtet kona til sjøen og han tok jobben på biltilsynet i Tønsberg, men halv stilling er i minste laget.

Samuelsen er en ivrig turgåer og liker seg ute i frisk luft. Det blir også tid til endel reising i fritiden.

Planreserven i ferd med å tømmes

Forsinkelsen i forbindelse med E 18 Nord har nærmest tømt planreserven. Samtidig forespeiles vi rekordstor investeringsramme i neste vegplanperiode. Plansjef Tore Foss sier at det vil ta to år før vi er på det planproduksjonsnivået vi skal være på i henhold til NVVP 1994 - 97.

Erik Thomassen

Utsettelsen av E 18 Nord har hittil vært taklet ved at vi hele tida har maktet å skaffe alternative sysselsettingsopplegg. Sydovervegengerettslikt eksempel, men også andre mindre prosjekter er forsert som følge av forsinkelsen i nord.

- De planene vi har arbeidet med har nærmest blitt revet ut av hendene på oss, sier Foss som også innrømmer at dette i noen tilfeller har gitt seg utslag i plankvaliteten. - Vi er nå inne i en dialog med drift og anlegg for å gjøre prosessen bedre, sier han.

Mye av ressursene på planavdelingen har de siste årene gått med til krevende oppgaver som tilleggsutredningen for E 18 Nord, Transportplan Tønsberg og utarbeidelsen av investeringsprogrammet for 1994 - 97. Foss understreker samtidig at bymiljøprosjekter som det nå ser ut til å bli stadig flere av, er krevende både når det gjelder planlegging og grunnerverv til tross for at investeringene som skal gjøres ikke er på motorveg-nivå. Til en viss grad dreier det seg her også om nybrottsarbeid.



Utsettelsen av gigantprosjektet E 18 Nord har gjort at skuffene er tømt for reserveprosjekter. Plansjef Tore Foss regner med at planleggingen vil skje fra hånd til munn ennå i to års tid.

- Hvordan tenker planavdelingen seg å møte de utfordringene vi nå står overfor?

- Forholdene ble svært synliggjort under årsplanarbeidet, sier Foss, spesielt i Tønsberg var vi uten kapasitet til å takle veksten. Vi trengte fem stillinger, og dette fikk vi gjennomslag for. De første av engasjementene vil være besatt fra august, og utover høsten vil vi kunne nå opp på det planproduksjonsvolumet som vi må være på. Men først om to år kan vi være ute av den "hånd til munn"-situasjonen vi nå er i.

Foss understreker også at det er viktig med nær kontakt mellom anlegg og plan slik at vi får prioritert de rette prosjektene. - Samtidig er det viktig at vi får skikkelig forståelse for at også grunnerverv tar tid. At planene

er klare betyr ikke at det bare er å gå i gang. Den formelle prosessen kan ikke settes til side, selv om våre folk får til mye gjennom smidig og god kontakt med grunneierne.

E18-avklaring i juni?

NVVP skal drøftes i Stortinget i første halvdel av juni. Foss regner med at samferdselsministeren vil ha sluttført E18 Nord-saken før dette, og dette er også i tråd med signaler han har gitt i flere sammenhenger. Hva resultatet blir er det likevel vanskelig å ha noen formening om.

- Hvilke konsekvenser vil de ulike alternativene få for plan- og anleggsvirksomheten?

- Et fire-felts vedtak medfører at vi

kan gå rett på grunnervervet syd for Gutu. Med et to-felts vedtak vil vi trenge ca. seks måneder for å gjennomgå detaljplanene på nytt. I begge tilfellene regner jeg med at vi kan drive kontinuerlig fra fylkesgrensen og sydover mot Helland.

- Og om Opseth legger Kombinasjonslinjen vekk?

- Da står vi foran en ny kjempejobb. Først om fem år vil vi da være tilbake der vi er i dag. Som alternativ vil vi da foreslå oppstart på E 18 Fagerholdt - Hobekk i tidligere Brunlanes. Dette vil, om myndighetene går med på det, kunne skje omkring januar - 94. Når det gjelder Langåker - Bomme- stad vil vi se det an. Det vil i første omgang ikke være aktuelt å forsere detaljplanleggingen der.

Helland - Gulli tas fram igjen med vedtak i nord

Dersom vi nå kommer i gang i nordfylket syd for Gutu, vil hovedplanprosessen for strekningen fra Helland i Våle til Gulli i Tønsberg bli tatt opp igjen fra 1994. Denne hovedplanen ble lagt til side for noen år siden når det ble klart at det trakk ut med beslutningen i nordfylket. - Det første vi vil gjøre er å se på linjen forbi Kopstad for å se om vi kan få gjort noe med krysset der som også kan inngå i den nye vegen, sier Foss. Målet er ellers kontinuerlig E 18-utbygging gjennom hele fylket, slik at vi fortsetter mot Tønsberg når vi er framme ved Helland.

Foss sier ellers at vi på E 18 kan klare en enda raskere utbygging enn det NVVP legger opp til. Skulle det være ønskelig, f.eks. i sysselsettingssammenheng, kan vi tenke oss å jobbe både i nord og syd på samme tid.

Veg til Torp

For forbindelsen fra E 18 til Sandefjord lufthavn stadfestes trolig reguleringsplanen av bystyret nå i sommer. Finansieringen av denne fylkesvegen gjenstår ennå, men Foss forteller at fylkeskommunen og Vegvese-

net for tida arbeider med å finne fram til en løsning. Totalt er prosjektet beregnet å koste 17 mill. kr.

Hovedplan for gs-veger i Tønsberg/Nøtterøy

Det jobbes nå med en hovedplan for gang- og sykkelvegutbyggingen i Tønsberg/Nøtterøy. Som kjent foreslår Regjeringen hele 95 mill. kr. til utbyggingen av gs-veger i transportplanområdet Tønsberg/Nøtterøy i neste vegplanperiode. - Det dreier seg om en massiv gs-vegutbygging, et nasjonalt studieobjekt i fullskala, sier Foss, og legger til at å fremskaffe planer for dette vegnettet er en virkelig stor oppgave. Her dreier det seg om prosjekter som må tilpasses byens særtrekk og som krever mye av både arkitekt- og trafikkplanleggingskompetanse.

En hovedplan for gs-vegutbyggingen skal være klar til politisk behandling i august. Her vil man presentere hvilke anlegg som vil være aktuelle, og hvilken standard det skal legges opp til på de ulike prosjektene.

Mammut og ny Kanalbru?

Selv om gang- og sykkelvegutbygging er hovedelementet i transportplanen for Tønsberg/Nøtterøy, er det også avsatt 50 mill. kr. til andre miljøtiltak, effektivisering av vegnettet og bedring av fremkommeligheten for kollektivtrafikken.

- Vi skal se på strekningen fra Mammutkrysset og opp til Teie vegdele for å se hva vi kan få til der, sier Foss.

Kanalbrua er i dag eneste forbindelse til Nøtterøy og Tjøme, og den er sterkt belastet. En bedre forbindelse er derfor sterkt ønsket av mange. En effektivisering av Mammutkrysset står også sentralt. Rundkjøring er en mulighet, men det kan også være aktuelt å se på løsninger som gir en smidigere passering for fotgjengere og syklister.

I Tønsberg- området kan det også være aktuelt med miljøgateprosjek-

ter i Nedre Langgate og i området Teie torg.

For tida ser vi også på hvilke andre steder i fylket som kan være aktuell for MPG-utbygging. Det er foreløpig for tidlig å si noe om resultatet, men flere steder over hele fylket er inne i vurderingene.

Oslofjord-kryssing utredes videre

For noen år siden ble det utredet en tunnelforbindelse under Oslofjorden i området Horten - Moss. Utredningen konkluderte med at prosjektet var både teknisk og økonomisk gjennomførbart. På initiativ fra Vestfold fylkeskommune går en nå videre med utredningene av den fremtidige forbindelsen mellom E 18 i Vestfold og E6 i Østfold. En styringsgruppe er etablert med deltakelse av fylkesordfører Ellen Gjerpe Hansen, leder i Samferdselsstyret, Ragnar Bjerknes, ordførerne i Sande og Borre, NSB og fra Vegvesenet stiller Tore Foss.

Utredningen skal nå omfatte to alternativer, nemlig en Horten - Moss - løsning og en forbindelse via Svelvik - Hurum - Drøbak. Et forprosjekt skal være ferdig til september og her vil man definere hvordan det videre arbeid skal skje. Arbeidet med selve hovedprosjektet vil trolig starte opp nokså umiddelbart etter dette.

Utedrifta de ivrigste Vestfolder`n-leserne

Vestfolder`n er mest lest og best likt blant de ansatte i utedrifta. Dette viser en leserundersøkelse gjennomført på intern-avisas april-nummer. Hele 94 % av de spurte i utedrifta oppga å ha lest minst en artikkel i avisa, 49 % har lest mer enn halvparten av artiklene.

Erik Thomassen

På vegkontoret og i biltilsynet er interessen noe mindre. 84 % på vegkontoret har lest minst en artikkel, 35 % har lest mer enn halvparten. På biltilsynsstasjonene var de tilsvarende tallene 76 % og 29 %.

Ser vi hele virksomheten under ett var det 88 % som oppga å ha lest minst en artikkel i Vestfolder`n, mens 38 % har lest mer enn halvparten.

Undersøkelsen ble gjennomført gjennom intervjuer på arbeidsplassen tre-fire uker etter at april-nummeret var kommet ut. Til sammen deltok 97 ansatte og bare to av dem oppga å ikke ha sett bladet i det hele tatt. Dette viser at distribusjonen av intern-avisa er god. Inntrykket er ellers at de ansatte ute i stor grad leser Vestfolder`n i brakka, eller på maskinen/bilen når det oppstår pauser, mens ansatte på vegkontoret og i biltilsynet i stor grad tar bladet hjem der det må konkurrere om oppmerksomheten fra aviser, blader, tv og radio.

I spørreundersøkelsen gikk man gjennom bladet fra side til side og det ble spurt om man hadde lest, kikket på eller ikke sett på artikkelen, og dersom den var lest om man syntes den var interessant, nokså interessant, nokså uinteressant eller uinteressant. Den mest leste artikkelen i april-nummeret av bladet var i følge undersøkelsen "Sande taperne", om reaksjonene i Sande på vegsjefens ønske om å legge ned område 1. 69 % av de spurte leste denne, i utedrifta leste hele 84 % denne siden.

Nest mest lest var artikkelen om tørrmurarbeidene på kongeparets nye fritidsbolig på Mågerø som ble utført av folk fra Statens vegvesen Hordaland. Denne ble lest av 59 %. De to minst leste artiklene var Jan Erik Gravningens leserbrev om hvem som skal ha ansvaret for grunnervervet (14%) og artikkelen om Krøsus (Gjør deg kjent med kontostrengen!) (23%).



Forskjellene er imidlertid store når det gjelder hva folk helst leser, selv om artikkelen fra Sande var mest lest både på vegkontoret og i utedrifta. Ute leser man helst reportasjer fra anlegg og vedlikehold og saker som ellers angår arbeidsområdet. Det samme gjelder for biltilsynet hvor de tre mest leste artiklene var de tre som hadde direkte med denne avdelingen å gjøre (alle 53%), mens bare 6 % her leste om støyskjermene på Rakkås og grunnervervsproblematikken.

Hvor interessant artiklene er ble omregnet til en skala fra 1 til 4, der fire var høyest. Mest interessant i undersøkelsen var i følge de 97 spurte igjen reportasjen fra Sande (3,7 i snitt). Deretter fulgte Redaktøren mener-spalten "Fra vegslusk til statsjapp?" (3,6). Lavest score fikk Tore Foss' artikkel i ledelsens spalte "Målstyring er også delegering" og reportasjen fra nyåpningen av biltilsynskontoret i Sandefjord (begge 2,9 i score). Gjennomsnittskarakter for hele baldet var 3,3. I utedrifta var den 3,4, på vegkontoret 3,2 og i biltilsynet 2,9.

Mest lest

Totalt:

Sande taperne (69%)
Vegvesenet bygger kongelig (59%)
Teienplogen i arbeid igjen (55%)
Skatt fri reise (Nordbotten) (55%)

Utedrifta:

Sande taperne (84%)
Skatt fri reise (Nordbotten) (76%)
Teienplogen i arbeid igjen (73%)
Drøftinger eller forhandlinger? (69%)

Vegkontoret:

Sande taperne (61%)
Vegvesenet bygger kongelig (61%)
Redaktøren mener (52%)
Festlig i Sandefjord (45%)

Biltilsynet:

De vil sjekke synet ditt (53%)
Stemplings-rush (53%)
Nyåpning i Sandefjord (53%)
Festlig i Sandefjord (47%)

Minst lest

Totalt:

Kjøp av grunn (14%)
Kontostrengen (23%)
Målstyring er også delegering (26%)
HMS-hjørnet (30%)

Utedrifta:

Kjøp av grunn (14%)
Målstyring er også delegering (18%)
Kontostrengen (20%)
Nyåpnet kontor i Sandefjord (31%)

Vegkontoret:

Kjøp av grunn (19%)
Kontostrengen (19%)
Dette står vi for når det gjelder intern-info (23%)
De vil sjekke synet ditt (23%)

Biltilsynet:

Kjøp av grunn (6%)
Støyskjerming på Rakkås (6%)
Kranselag med grill-lam (18%)
E18 og sykkel i sentrum (24%)

Best likt

Totalt:

Sande taperne (3,7)
Redaktøren mener (3,6)
Drøftinger eller forhandlinger (3,5)
Teienplogen i arbeid igjen (3,5)

Utedrifta:

Sande taperne (3,8)
Festlig i Sandefjord (3,8)
Teienplogen i arbeid igjen (3,8)
Kranselag med grill-lam (3,8)

Vegkontoret:

Redaktøren mener (3,7)
Sande taperne (3,5)
Drøftinger eller forhandlinger (3,4)
Gammel asfalt knuses (3,4)

Biltilsynet:

Stemplings-rush (3,5)
Sande taperne (3,4)
Dette står vi for når det gjelder intern-info (3,3)
De vil sjekke synet ditt (3,1)

Minst likt

Totalt:

Målstyring er også delegering (2,9)
Nyåpnet kontor i Sandefjord (2,9)
Kjøp av grunn (3,0)
De vil sjekke synet ditt (3,0)

Utedrifta:

Nyåpnet kontor i Sandefjord (2,8)
Målstyring er også delegering (2,9)
Stemplings-rush (3,0)
Kjøp av grunn (3,2)

Vegkontoret:

De vil sjekke synet ditt (2,6)
Skatt fri reise (Nordbotten) (2,6)
Er vi proffe nok på EDB? (Nordbotten) (2,6)
Kranselag med grill-lam (2,7)

Biltilsynet:

Kranselag med grill-lam (1,9)
Støyskjerming på Rakkås (2,3)
E18 og sykkel i sentrum (2,3)
Vegvesenet bygger kongelig (2,3)

Se ellers Redaktøren mener, s.2

Nå får det være nok!

Igjen har vår kjære etat vært ute med en stillingsannonse hvor "kvinner oppfordres til å søke".

For noen år siden var det store avisoverskrifter og mye klaging over diskriminering av en viss gruppe mennesker. Hva opplever vi i dag? Jo, nesten daglig blir vi, det såkalte "sterke kjønn",

diskriminert. Dette finner vi oss ikke i mer! Nå må vi våkne gutter!

Var det ikke bedre å forme denne delen av stillingsannonsene f.eks. slik: "Begge kjønn kan søke"? Dette ville etter min mening ikke virke krenkende på noen.

Disse tanker er ment som et lite spark i siden både til de ansvarlige kvinner/menn i Vegdirektoratet samt til disiplene i vår lille del av mor Norge.

God sommer!

Kåre Aasestad
Verningen vegstasjon

Pent, men farlig, farlig

I Vestfolder'n nr. 4 ble det bl.a. tatt opp beplantning langs våre vegger. Jeg vil i stor grad si meg enig med Oddvar Bakken og de betenkeligheter han gir uttrykk for. Men, er det rett bruk av midler å anlegge slike blomsterbedd som f.eks. i Sørbykrysset? Jeg mener at det ikke hører hjemme i et kryssområde på en motorveg, selv om det er meget pent.

Tenker man seg situasjoner som f.eks. en familie på veg til feriestedet en varm fredag ettermiddag, eller på hjemveg søndag kveld. Alle i bilen nærmest sitter og slumrer. Plutselig utbryter en av passasjerene: nei se der, så fine blomster (rosen). Sjøføren kan da fort foreta en reflekshandling med katastrofale følger.

Jeg mener med dette at å anlegge slike fine bedd som bryter så totalt med den øvrige vegetasjon langs vegen kan være med på å ta oppmerksomheten bort fra vegen og trafikken. Vegvesenet prøver jo å være strenge når det gjelder oppsetting av reklame langs våre hovedveger. Her mener jeg det må være en sammenheng. Vi kan ikke forlange at private skal holde seg til lovene når vi selv ikke er mer kritiske til hva vi anlegger langs våre vegger.

Jeg har ikke det minste imot at det blir plantet prydbusker og blomster, men det må gjøres i byområder og tettsteder på vegger hvor fartsnivået er langt lavere enn på E 18. Det må tenkes på at det også skal vedlikeholdes på en skikkelig måte.

God vekst.

Kåre Aasestad
Verningen vegstasjon

La havren gro

29. november 1991 ble detaljplan for fylkesveg Z-220 Enge sag til litt nord for Lardal grense godkjent. Senere er det ordnet med grunn etter "landbrukets retningslinjer", dvs. 50 cm dype grøfter pluss endel andre fordyrende påfunn. Grunnen er tatt i besittelse og grøfter over dyrket mark er bygd.

Det ser ikke ut til at gårdbrukerne langs vegen har merket annet til grøftarbeidene enn at de har fått noen kroner. To drag med skålharven

og grøften er vekk, så da er det bare å la havren gro. Tenk så fint det er å få full pengeerstatning for grunnen samtidig som det kan avles for fullt med fin havre.

Det er bare å konstatere at et nytt areal er knyttet til "Det hellige land" beskrevet av meg i Vestfolder'n nr. 10/1992.

Audun Nordbotten

Bruker du miljøvennlig bil? Hvilke gasser er farlige?

I en utredning gjort av T. Haugen ved Institutt for Samferdselsteknikk ved NTH, Norges tekniske høgskole i 1991 går det slik jeg ser det tydelig fram at diesel vil være det drivstoff som gir minst forurensning om vi forutsetter at det benyttes motorer laget etter nåværende krav dvs. miljødieseler. Som kjent gir naturgass og diesel ikke forurensning som inneholder bly.

Utslippstall i gram/km fra personbiler som benytter forskjellige drivstoff er omtrent slik: Se tabell 1.

Drivstofftype	NOX	HC	CO	CO2	Partikler	Anmerkninger
Bensin	2.0	2.2	25.0	250	-	Dagens biler
Bensin	0.65	0.25	2.0	250	-	Katalysator
Diesel	0.8	0.2	0.6	180	0.25	Dagens biler
Diesel	0.52	0.04	0.05	180	0.06	Miljødiesel
LPG	1.5-2	1.5-2.5	2-5	230	-	
LPG	0.5	0.25	1.6	230	-	Katalysator
CNG	0.5	0.25	1.6	200	-	Katalysator
Metanol	0.3	0.25	1.6	230	-	Katalysator

Tabell 1.

Alle linjer under diesel gjelder forskjellige typer naturgass. Vi må gå ut fra at tallene i tabellen fra NTH er riktige og en konsekvens av dette må være at flest mulig av de som ønsker å kjøre miljøvennlig i forhold til nåværende kjente biltyper bør velge en miljødiesel. Gass er en vesentlig dyrere energikilde enn diesel/bensin. Hva med kjørehastighet og forurensning? Nyere biler er bygd på en slik måte at de bruker minst brensel pr. km ved hastigheter mellom 90 og 120 km/time og jevn kjøring. Ved lavere hastighet og ujevn kjøring er det ikke uvanlig at brenselforbruket og dermed forurensninger øker med over 100%. Et spørsmål kan være: Legger vi forholdene til rette for en minimalisering av forurensningene når vi i Norge bygger våre veger eller fastlegger vår avgiftspolitik? Kanskje er det synsing og tilfældigheter som rår.

Blyutslippet fra bensin var i 1980 ca. 580 tonn. Dette utslipp er redusert til 144 tonn i 1992 og er fortsatt på veg nedover med en reduksjon på 16.5% hittil i år (4 mnd).

Om alle motorer som kan gå på blyfri bensin nyttet slikt brensel ville blyforbruket umiddelbart falle med 80 tonn pr. år. Det kan samtidig opplyses at det går med ca. 200 tonn blyhagl under høstjakten og at industrien bruker ca. 200 tonn til andre formål. Undersøkelser foretatt ved Norsk næringsmiddelkontroll i år har ikke kunne påvise unormalt opptak av bly i vegetasjon nær veg. Det er imidlertid ting som tyder på at fugl/dyrelivet i våtmarksområdene har problemer med blyhagl som spres utover under jakten.

Ser vi på de gasser som slippes ut under forbrenning i bilmotoren kan disse raskt defineres slik:

CO₂ (karbondioksyd) er ikke giftig, den forekommer i luft med 0.033% og er med i fotosyntesen der planter/trær skal gro. Forsøk i drivhus har vist at en økning av CO₂ i luften øker veksten vesentlig. 90% av tørstoffet i plantene produseres ved fotosyntesen. Bladet Miljøaktuelt nr. 1 1993 dokumenterer ganske kraftig at dette er en gass vi ikke bør sette store krefter inn på å begrense. CO₂ gassen er 1.5 ganger tyngre enn luft og det er lite sannsynlig at denne gass vil stige til værs og skape problemer i atmosfæren.

CO (karbonoksid) er en luktfri usynlig gass som er meget giftig og som brytes relativt sendt ned i naturen. Utslipp av denne gass er lite ønskelig og må forsøkes redusert mest mulig Dette klarer nyere dieselmotorer.

HC (hydrokarboner) kan opptre i forskjellige

Kvalitetssikring ved kontraktsinngåelse

Det er viktig at vi er påpasselige før undertegning av kontraktene vi inngår. Hvis vi er ikke er det kan det få store konsekvenser for Vegvesenet.

Yngvar Pedersen

Kontrakter, enten det nå gjelder entrepriser, innkjøp, leie av tjenester, husleie eller andre typer leie, inneholder ofte viktige og infløkte konsekvenser for Vegvesenet.

Det er viktig å passe på at kontraktene er i samsvar med vårt regelverk, og det er utrolig viktig å lese godt gjennom kontraktene før underskrift. Det er ikke tilstrekkelig å stole på at motparten sier eller forsikrer at kontrakten er i overens-

stemmelse med det man er enige om. I dag er man venner, men i morgen kan det være oppstått uoverensstemmelser, og det er da man har behov for en kontrakt som er korrekt satt opp og som ivaretar våre interesser.

Dersom kontraktsdokumentet er uklart eller satt opp i strid med våre interesser, kan det føre til store økonomiske

utlegg for Vegvesenet. Det har vært utallige rettssaker pga. uklare kontraktsbestemmelser, og for å unngå slike saker (som er bortkastet tid) er det viktig at vi er påpasselige.

Skulle det for øvrig være behov for bistand, så er forfatteren til stede på huset blant annet for dette.



Leserbrev

Leserbrev forts.

varianter og har ulik giftvirkning avhengig av art. Noen mistenkes for å være kreftfremkallende. HC er kun et lokalt miljøproblem.

NOX (nitrogenoksider) er ikke av de giftigste gassene og skadeligheten for mennesker og dyr av avhengig av eksponeringen. Det store problemet med denne gass er at den er med på å gi sur nedbør som forsurer fiskevann og dreper skog. Det hevdes at 95% av NOX-ene som er med på å forårsake den sure nedbøren hos oss kommer fra utlandet. Ca. 1,7% av den sure nedbøren i Norge basert på NOX-er kommer fra norske biler.

SO₂ (svoveldioksid) er ikke av de giftigste gassene. Personer med asma eller andre luftveissykdommer bør være forsiktig med gasser

av denne type. SO₂ er med på å forsure våre fiskevann og drepe våre skoger. 95% av denne gass kommer fra utlandet. Norske biler står for 0,2% av det norske utslipp.

Såvel NOX som SO₂ kan under spesielle forhold være med på å danne fotokjemisk smog eller svovelholdig tåke.

Til slutt vil jeg si at det ville vært en fordel om de som hittil har ofret alt arbeid på drivhuseffekt nå kunne gå tilbake til arbeidet mot sur nedbør og de virkelig farlige miljøgiftene, som det er rikelig av. Fra fosile brensel er det tross alt svovel og sotforurensninger fra kull og oljefyring som gir de største problemene.

Audun Nordbotten

Trafikkavvikling i samarbeid

Den 5. mai 1993 holdt vi det årlige møtet hvor alle gode krefter, dvs. representanter fra alle politikamrene i fylket, lensmannen i Sande og UP samles på Ås vegstasjon for å diskutere rutiner og samarbeid i forbindelse med sommertrafikken i Vestfold.

Finn Erling Berg

Det var representanter fra alle politikamre i Vestfold, lensmannen i Sande og de UP-mannskaper som skal arbeide i vårt fylke i sommer. Vi stilte med våre representanter (Finn Carlsen, Oddvar Bakken, Espen Alme, Finn E. Berg) fra driftsavdelingen. To mann fra politiets OL-stab i Lillehammer var også med for å se hvilke samarbeidsrutiner vi har.

Først var det en drøfting av de erfaringer vi gjorde sist sommer. Diskusjonen gikk på hvor og når køene oppstår, hvorfor, hva vi kan gjøre, effekten av omkjøringsskilt, meldinger til radio og Tekst-TV m.m.



Statens vegvesen Vestfold samarbeider med representanter fra UP, politikamrene i Vestfold og lensmannen i Sande om hvordan vi best kan avvikle sommertrafikken på E 18.

Deretter orienterte vi om vår vaktordning på Ås denne sommeren, hvilket utstyr vi bruker og hvilke rutiner vi har. Vi orienterte også om et par spennende forsøk som vi skal gjøre sammen med SINTEF. Det som vi ser mest fram mot er måling av strekningshastigheter, d.v.s. at vi kan opplyse trafikantene om antall minutters forsinkelse på E 18 fra Sem til Drammen. Vi vet at dette er en opplysning som er sterkt etterspurt, og

våre nåværende målinger av hastigheten på utvalgte punkter kan aldri gi sikre opplysninger om noe annet enn hva som passer (eller står stille!) akkurat der vi har registreringspunktene.

Vi benyttet også anledningen til å si noen ord om den nye riksveg 19 fra Horten til Borre og om stenging av E 18 under sykkel-VM i august i år.

Pensjonisttur:
tirsdag 15. juni
til Vemork/Rjukan

Takk

Takk for oppmerksomheten ved min 50 års dag

Tor Jørgen Opsahl

Bruk av gul varsellykt og fraviking av trafikkregler

Yngvar Pedersen

Vegvesenets kjøretøyer er stadig på vegen i til dels stor trafikk, og de skal til tross for dette utføre Vegvesenets oppgaver på en effektiv og tilfredsstillende måte.

For å kunne gjøre dette har Vegvesenet, inkludert biltilsynets kjøretøyer, på bestemte vilkår rett til å fravike trafikkregler og skiltregler.

Hjemmel for dette er gitt i Vegtrafikklovens paragraf 11. Den lyder slik:

"Kongen gir regler om adgang til å fravike det som er fastsatt i eller i medhold av paragraf 4, 5, 6, 7, 8 og 9 for fører av utrykningskjøretøy, fører av kjøretøy i polititjeneste og fører av veg arbeidsmaskin eller annet kjøretøy som nyttes til arbeid på veg. Det samme gjelder for fører av kjøretøy i biltilsynets tjeneste og offentlig parkeringskontrolltjeneste."

I trafikkreglenes paragraf 2 nr. 4c er det fastsatt nærmere regler for dette:

"Når det er nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten, eller for opplæring til slik tjeneste, kan det som er fastsatt i eller i medhold av vegtrafikklovens paragraf 4-9, fravikes av a)...

b)...

c) fører av kjøretøy som nyttes til vegarbeid eller liknende arbeid på eller ved veg, i biltilsynets tjeneste eller offentlig parkeringskontrolltjeneste. Likevel skal slik fører alltid overholde reglene i Vegtrafikklovens paragraf 6 (fartsregler) og i trafikkreglenes paragraf 13 (kjørefarten). Detsammegjelder bestemmelser om trafikklyssignal. Fører som er nevnt i foregående ledd skal alltid følge anvisning gitt av politmann."



Utgangspunktet i alle saker hvor det kan være aktuelt å fravike vegtrafikkbestemmelser, er **forsiktighet**. Det gjelder uansett om vi ønsker å fravike skiltregler, f.eks. kjøre inn på gang- og sykkelveger, eller trafikkregler, f.eks. å kjøre på venstre side av kjørebanelen.

Vi må vurdere om det er viktig for jobben - **nødvendig eller til vesentlig lette i tjenesten** - at det forsvarer å fravike skilt- eller trafikkreglene.

Vi må i denne forbindelse **bevisst tenke over og vurdere om vi ved dette utsetter oss selv eller andre vegfarende for fare**.

Vi må imidlertid være spesielt OBS på at Vegvesenets kjøretøyer aldri kan fravike fartsgrenser og fartsregler (det å kunne stanse på den vegstrekning den kjørende har oversikt over, og foran enhver påregnelig hindring). Regler om dette har vi i vegtrafikklovens paragraf 6 og i trafikkreglenes paragraf 13.

Vi har heller ikke anledning til å kjøre mot rødt lys, og vi må alltid følge politiets anvisninger på vegen.

Når vi fraviker skilt- eller trafikkreglene skal vi alltid ha gult varsellystent.

I håndbok 051 fra 1988 om arbeidsvarsling er angitt at gult blinkende varsellyst skal brukes i følgende tilfeller:

- under arbeid med snøbrøyting, sand- og saltstrøing. Dersom plog eller skuff er bredere enn 2,50 meter skal varsellyst alltid brukes, enten det brøytes eller kjøres tomgang.
- når motorvogn eller maskin i forbindelse med arbeid må parkeres eller stanses på offentlig veg, dersom den står plassert på en slik måte at det kan oppstå fare for annen trafikk.
- alltid når bredden er over 2,50 meter.

Varsellyst skal ikke brukes
- ved vanlig kjøring

- ved tomkjøring med sand- og saltspreader
- på avsperrret område, dvs. innenfor område som er solid avsperrret fra vanlig trafikk
- utenfor veg
- ved vanlig kjøring med tilhenger m.v. selv om hastigheten er lav
- ved vanlig kjøring på veg med dumpere, traktorer, feiemaskiner m.v. som vanligvis kjører sakte
- til å "legalisere" ulovlig parkering.

I ny forskrift om bruk av kjøretøy fastsatt av Vegdirektoratet 25. januar 1990 er største bredde for kjøretøyer økt til 2,60 m før det kreves gult varsellys. Håndboken er ikke endret samsvar med dette. Vi må derfor følge håndboken inntil denne blir endret. Dette vil antakelig ikke skje så veldig snart.

Et viktig poeng med dette er at når våre kjøretøyer kan utgjøre en **fare for andre**, må vi varsle det med gult blinkende varsellys.

Jeg vil så nevne noen eksempler på hva vi i utgangspunktet kan gjøre dersom vi sørger for at sikkerheten for oss selv og vegens trafikanter er ivaretatt:

- Ta U-sving på E 18 i forbindelse med f.eks. salting dersom vi passer på at vegen er klar over en lang strekning i begge retninger. Dersom vi kommer ned på E 18 via en påkjøringsrampe er det dessuten nødvendig at vi passer spesielt på at det ikke kommer trafikk bakfra på påkjøringsrampen. Vi kan selvfølgelig ikke i alle tilfeller sikre oss mot "idiotkjøring" fra andre trafikanter, men det er viktig å være oppmerksom.
- Dersom vi kjører sakte langs hvitstripa med en arbeidsmaskin og skal over vegen, er det ikke nok å sette på blinklys og ha gul varselampe tent. Når vi fraviker trafikkreglene er det viktig å være klar over at vi har et stort ansvar, og det er vi som har vikeplikt i et tilfelle som dette. Vi må regne med at trafikken på riksvegen kan ha større hastighet enn den lovlige, og innstille oss på at denne trafikken regner med at den kan kjøre fritt. Dersom vi ikke er sikker på at vi kan komme over vegen før denne

trafikken, så får vi vente selv om annen trafikk skal ta hensyn til kjøretøyer med gult varsellys.

- Kjøre mot kjøreretningen i forbindelse med brøyting - dersom vi har sperret av trafikken og varslet trafikantene ved nødvendige skilt eller på annen tilfredsstillende måte.

- Ved gjennombrøyting av kryss må arbeidet varsles skikkelig, eventuelt må vegen avsperrres. Gult varsellys må selvsagt også brukes.

- Krysse heltrukket sperrelinje dersom vi sørger for nødvendig sikkerhet for oss selv og øvrige trafikanter.

- Parkere på gang- og sykkelveg i forbindelse med nødvendig arbeid langs vegen, dersom dette er den klart tryggeste måten å sette bilen fra seg på. Det kan være steder hvor det vil være klart uforsvarlig å parkere lastebilen på selve vegen, f.eks. kurve og smal vegbane. Det vil da være bedre å parkere den i arbeidsperioden på en gang- og sykkelveg tett ved. Forutsetningen er selvfølgelig at brukerne av gang- og sykkelvegen ikke blir hindret i å komme fram. Det gjelder også barnevogner og rullestoler.

- Kjøre sakte på motorveg i forbindelse med skiltvask, kantlinjevask eller feiing dersom har har gult varsellys på. Av hensyn til egen sikkerhet kan det kanskje være fornuftig med skiltpanel bakpå bilen med venstrepilskile og arbeidsmann - alt etter hvor arbeidene foregår.

- Bilkontrollen - parkere i strid med trafikkreglene dersom dette er nødvendig eller i vesentlig grad letter arbeidet og det ikke er til fare for trafikken. Det vil vel være mest aktuelt ved tilfeldige kontroller, og ikke ved planlagte storkontroller.

- Når vi er ute og kjører og skal inspisere f.eks. en stikkrenne, kan vi sette på den gule blinklampen og sette bilen fra oss, dersom vi har sikret oss at vi ikke er en fare for andre trafikanter. Vi kan med andre ord ikke parkere bilen rett rundt en sving uten noe forvarsel før svingen - gjør vi det så er vi en trafikkfare.

- Rygging på motorveg er forbudt i henhold til trafikkreglenes paragraf 11. Dette har vi anledning til dersom vi sørger for at vi ikke er en fare for andre trafikanter. Vi har for øvrig i årenes løp hatt mange tilfeller av ryngesaker på andre veger hvor våre kjø-

retøyer har hatt gult blinkende lys. Vi må være klar over at når vi rygger har vi vikeplikt, og vi må sikre oss at vi har oversikten bakover. Dersom vi ikke har tilstrekkelig sikt bakover krever trafikkreglenes paragraf 11 at noen passer på under ryggingen.

Dersom vi ikke passer på sikkerheten i forbindelse med virksomhet på vegen og det skjer ulykker pga. manglende bruk av trafikkregler, kan vi i verste fall få bøter eller fengsel. I Sverige hadde to vegarbeidere stanset en lastebil på en trefelts motorveg uten noen form for varsling mens de reparerte et rekkverk. Det førte til at en bryggeribil kjørte rett inn i lastebilen med den følge at sjåføren av bryggeribilen døde. Her ble de to vegarbeiderne dømt for uaktsomt drap. Heldigvis ser vi ikke særlig ofte slike følger av mangelfull varsling, men saken viser jo at vi er nødt til å være spesielt oppmerksom dersom vi skal fravike trafikkreglene.

Som sagt - vi kan fravike trafikkregler og skiltregler - men - vi må alltid sørge for at det ikke oppstår eller kan oppstå fare når vi gjør det. Og vilkåret er som nevnt at det er nødvendig eller til vesentlig lette i jobben.

Andre trafikanter plikter å ta hensyn til kjøretøyer i arbeid som har gul varsellykt tent, men det er vi som fraviker regelverket og som har det primære ansvaret for at det ikke skal gå galt.

Sogneturen -93

Så satset vi på nytt i -93,
 hele 34 stykker av oss ble med.
 Til tross for pinsehelig var interessen stor,
 de fleste av oss var også deltakere i fjor.
 Hyggelig at noen nye også stiller opp,
 de merker nok snart at dette er topp!

Med tanke på i fjor er vi ganske spente,
 blir det også i år en seier å hente?
 Det er et fint mål å holde seg så spreke
 for å kunne delta i "Sognefjordens livsstilsveke".
 Blomstringsløpet er kalt for Vårens Vakreste Eventyr
 og vi som har vært der vet hva det betyr.

Tidlig fredag morgen kl. 0800 "pling",
 kjørte bussen ut og tok sin første sving.
 Svinger og smale veger ble det i massevis,
 en dyktig buss-sjåfør fortjener sin pris!
 Vegbygging i Vestfold må da være lett?
 Her står jo fjellene ikke særlig tett.

På Flå i Hallingdal lunsjet vi litt,
 godt å strekke på beina, kanskje løpe noen skritt.
 Vi har hatt temakveld om kosthold, og menyen ble lett
 for vi har lært hvordan sportsfolk blir riktig mett.
 Etterhvert fikk Øystein og Finn gitarene stemt
 og vi andre fikk luft ut av lungene klemt.

Ca. tre timer før avsprang ankom vi Leikanger hotel
 i god tid til å lade opp til kveldens sprell.
 Alle kom fint igjen nom Blomstringsløpet,
 resultatet skal vi litt nedenfor røpe.

Våre damer 40-49 år er veldig sporty,
 lever etter regelen: Life begins at forty!
 Kvelden ble feiret i Hermansverk på Kaien Kro.
 der danset vi gammeldans i nypussa sko.
 Litt spekemat ble fortært for sultne mager
 for natta ble lang og jenta var fager.

Tilbake til hotellet hadde vi 4 km å spasere,
 men fortsatt hadde vi energi til enda mere!
 Kvelden ble avsluttet i peisestua med diskotek,
 så kom ikke å si at vi ikke er sprek!

Frokosten neste dag varte ganske lenge,
 det passet de fleste, noe søvn må vi trenge.
 Ferden i dag gikk til Balestrand for neste innsats
 Keisarløpet og Vikingløpet vi deltok i straks.
 I maratonløpet hadde vi fem som løp seg svette,
 det var 2 x Rolf, Øystein, Arild og spreke Mette.
 En ekstra honnør må Rolf Sommervik ha,
 som debuterte i halvmaraton og fullførte så bra.
 Nå er begge løpene vel unnagjort,
 tilbake til hotellet ville vi fort!
 Tid til vorspiel før banketten måtte vi ha
 da syns alle sammen vi har det veldig bra.
 Rolf d.y. delte ut selvlagde medaljer til alle sammen
 det er vel det sosiale samvær som danner rammen.
 Ingen tvil som at Vestfold setter sitt preg på banketten
 og de er også i flertall på danseparketten.
 Premielisten for Vestfold var slett ingen skam.
 Totalt 10 prisvinnere ble ropt fram.

Så fortsett med treninga, men ikke overdriv
 for da kan beina fort bli for stiv.
 en lovende maratoner, tror Erik var hans navn,
 han overtrente noe, din innsats ble et savn.
 En værrapport venter nok de fleste på,
 i år var himmelen noe mere grå.
 Gradestokken viste noen grader mindre,
 men det kunne slett ikke forhindre -
 gleden ved turen, trimmen og humøret,
 dette er noe vi vil fortsette å gjøre!
 Takk til Rolf og Øystein som er primus motor
 innsatsen dere gjør er prisverdig og stor!

Jenny Hagen
 Biltilsynet Horten

Vestfold-resultat, Blomstringsløpet:

Kvinner 30-39 år: Nr. 2 Mette Magnussen

Kvinner 40-49 år: Nr. 1 Jenny Hagen
 Nr. 2 Turid Åsenden
 Nr. 3 Anne Hov

Kvinner 50-59 år: Nr. 1 Marit Skudal
 Nr. 2 Astrid Barkost

Menn 60-69 år: Nr. 2. Rolf Sommervik
 Nr. 3. Audun Nordbotten

Vikingløpet 21 km:

Kvinner 30-39 år: Nr. 1 Mette Magnussen
 Menn 40-49 år: Nr. 3 Øystein Ludvigsen



Dagen i dag
er morgen-
dagen du
drømte om
i går.

Godordet

Denne spalten er ment som et informasjonssted for HMS-arbeidet i Statens vegvesen Vestfold. HMS er forkortelse for Helse, Miljø og Sikkerhet.

Spalten vil bli skrevet av verneleder og vil ta opp aktuelle emner og temaer som han arbeider med. Forslag og synspunkter kan du ringe inn på tlf. 033-71756 eller sende pr. post.

Ta vare på de som har sommerjobb!

Det vil i år være mer enn 70 personer med sommerjobb i Statens vegvesen Vestfold. De som har sommerjobb vil ha liten eller begrenset erfaring fra arbeidslivet og våre spesielle arbeidsoppgaver, og det er viktig at vi ivaretar den manglende erfaring.

Den stedlige ledelsen (og vi som arbeidskolleger), er ansvarlige for at disse har et forsvarlig arbeidsmiljø og den nødvendige opplæring.

Direktoratet for arbeidstilsynet har 23. juni 1983 fastsatt forskrifter om ungdom i arbeid som krever særlig forsiktighet (best.nr. 434). Paragraf 2 sier:

Ungdom skal ha nødvendig fagopplæring eller bedriftsintern opplæring før de settes til selvstendig betjening av maskiner som krever særlig forsiktighet. Det samme gjelder annet arbeid som kan medføre særlig fare for ungdoms liv og helse.

Ungdom som settes til arbeid som krever særlig forsiktighet, skal være underlagt tilsyn i nødvendig utstrekning.

Når ungdom settes til arbeid som krever særlig forsiktighet, skal arbeidsgiver organisere og tilrettelegge arbeidet under hensyn til den enkeltes arbeidslivserfaring og modenhet, og ellers iverksette de tiltak som er nødvendig for å ivareta deres sikkerhet, helse og utvikling.

Paragraf 3 Opplæring

Arbeidsgiveren skal sørge for at ungdom får nødvendig opplæring, øvelse og instruksjon i selve arbeidet og gjøres kjent med de ulykkes- og helsefarer som kan være forbundet med arbeidet.

Opplæring, øvelse og instruksjon skal tilrettelegges under hensyn til den enkeltes kyndighet, arbeidsevne og øvrige forutsetninger.

Paragraf 4 Verneombudets medvirkning

Verneombudet skal tas med på råd under planlegging og gjennomføring av arbeid som krever særlig forsiktighet.

Dette er kanskje noe tørt og teoretisk språk, men det peker klart på det ansvar vi har.

Jeg har satt opp noen punkter som kan være greie å ta standpunkt til:

- Vernefarget arbeidstøy ved arbeid på, eller i umiddelbar nærhet av, offentlig veg.
- Personlig verneutstyr tilpasset arbeidsoppgaven.
- Nødentilgjengelig informasjon om mulige farer ved arbeidsoppgaven.
- Arbeidstiden når denne måtte gå ut over vanlig arbeidstid.
- Spesielt farlig arbeid de ikke bør få utføre. (Trafikkdirigering skal ikke utføres av sommerhjelper).

Det skjer i juni

Biltilsynet

Lørdag 5. juni: Åpen dag på alle tre stasjonene med hovedvekt på: Stemplingsordningen førerkort, feriebilten, kontroll uten mangellapp (avgass, lys, dekk, brems).

Fredag 18. og lørdag 19. juni: Avdelingstur til Koster.

Onsdag 2. juni: Distriktsfinale "Sykkelpøven".

Mandag 7. juni: Fylkesfinale.

Stand/åpning av "Læringsfelt" 5. juni i forbindelse med Sykkelbyprosjektet. 17. juni startmøte for HP 1994-87 Vestfold.

Anleggsavdelingen

Ollebukta: Oppstart av nytt sykkelbyanlegg medio juni. Beliggenhet fra Havariet til Kanalbrua.

FV 560 Borgeskogen. Sprengningsarbeidene er avsluttet. Pukker fjell og bygger opp vegkroppen.

RV 19 Stenmalen. Vestre fortau rives opp. Nytt beleg for sykkel- og gangbane legges ut.

FV 469 Slagenveien. Belegningsarbeider på vestsiden av gata. Slutføring av anlegget.

RV 19 støyskjerming Rakkås. Arbeidene med støyskjermen slutføres. Gjennomfører beplantningsarbeider.

RV 303 Gloppe. Arbeidene med rundkjøringen fortsetter.

E 18 nord, kulvert Bergsenga. Over spor NSB forskales og armeres vegger og tak kulvert.

E 18 ved Foss bru. Forstøtningsmur mot Foss Mølle bygges seksjonsvis med armering, forskaling og støping.

RV 308 Kanalbrua i Tønsberg. Brua sandblåses og males.

RV 19 Horten - Borre. Inne i miljøtunnelen støper vi fortau. Vegg i havarinisje støpes. Ved tunnelåpning i syd støpes avlastningsplater. For portal syd utføres forskaling og armering. Membran legges på tunneltaket. Ar-

beid med ventilasjon og elektro pågår inne i tunnelen. Oppsetting av støyskjermer starter i uke 23. For VA-arbeidene foretas ferdigbefaring i begynnelsen av juni. Asfaltarbeider av vegen utenfor tunnelen utføres.

Planavdelingen, eiendomsseksjonen:

Ekspropriasjonsskjønn i uke 24 (starter 14.6.) for parsellen Buskerud grense - Gutu, på E 18 i nordfylket.

E 18 parsell Furulund - Tassebekk i Stokke: Jordskifte-skjønn på den siste delen av E 18 utbyggingen i midt-fylket. Årsaken til den sene berammingen (11/2 år etter vegåpning) er at jordskifteretten har både tilleggsjordfordeling etter jordloven, og vegjordskifte i samme sak. pluss uforutsette forsinkelser som følge av at ytterligere to gårdsbruk er solgt midt i prosessen. Skjønn fylkesveg 163.

Driftsavdelingen

Turistinfo for Sandefjord, Stokke, Andebu og Svelvik kommuner blir montert.

Driftsområde 1, Sande: Vi har årlig skifte av betong autovernstein til stålrekkverk på riksveger, men det gjenstår fortsatt 10000 m. I år skifter vi ut 2000 m pluss noe ekstra der hvor rekkverk mangler. I løpet av kommende planperiode (4 år) er det planer om å skifte ut resterende 8000 m.

Utbedring av fortauet på riksveg 315 gjennom Holmestrand sentrum skal fortsette. Det skal utbedres ca. 260 m fortau.

Holmestrandtunnelen synes å ha fått bedre sikttilgjengelighet etter at det ble lagt asfaldtekk gjennom tunnelen. Det er ikke samm type støv nå som tidligere, og dermed er også behov for hyppig rundvask redusert. Bare rutinemessig feiing m.v. må foretas.

Vi gratulerer

50 år

Karl S. Høiland 11. juni

Inger M. Eliassen 11. juni

60 år

Johannes Aasrum 1. juli

70 år

Margrethe Nordberg 21. juli

80 år

Hans K. Lepperød 7. juli

Velkommen

Inger Theie Pedersen, fullmektig innkjøp, adm. (eng)

Håkon Haugland, spesialarbeider anlegg

Lasse Støvland, spesialarbeider skiltseksjonen

Trond Haugstad, avd.ing. vegplanseksjonen, (eng)

Alderspensjon

Sverre Sjøe fra 1. mai 1993