



Vestfolder'n

Nr. 5 — 1984



10ÅR



Vestfolder'n

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Vestfold

NR. 5 - OKTOBER 1984
11. årgang

Redaktører:

Jan Haugerød
Per Härter
Tore Kavli

Redaksjonsråd:

Ørnulf Johannessen
May Flakstad
Olav E. Krogstad
Haakon Møyland
Andreas O. Setsaa

Redaksjonens adresse:

Statens vegvesen
Vestfold
Boks 323,
3101 Tønsberg

Opplag

1000 eksemplarer

Trykk:

TØNSBERGS AKTIETRYKKERI

INNHOLD:

	Side
Vestfolder'n 10 år — gratulerer.....	3
«Første vers av en svanesang»	4
Vegdirektøren hilser jubilanten.....	5
10 år i redaktørstolen	6
Etterlengtede busslommer	7
Gunnar Eigeland, vegsjefen som var.....	8
Ny E 18 på historisk grunn	10
Biltilsynet 1974-1984	12
Leser du Vestfolder'n?	13
Vedlikeholdet før, nå og i fremtiden	15
Blomster til vegvesenet	16
Vestfolder'n runder en milepæl	17
6 gode råd om billys.....	17
Biltilsynet filmer sykkelkulturen i Borre	18
Ordet fritt: Er trafikksikkerhetsaksjonene kommet i stedet for økonomiske uttellinginger?	19
Strid om snøbrøyting i Vestfold.....	20
Vegvesenets veg- og trafikkplanering	21
Fortsatt for liten kjøreløysbruk.....	23
Maskinavdelingen gjennom de siste 10 år	25
E 18 planene i Sem og Stokke	25
Anleggsdriften 1975-84	26
Aksjon helgeulykker avslører	28
Administrasjons- og øk.avd. 1974-84	28
Jubileumskryssord	30

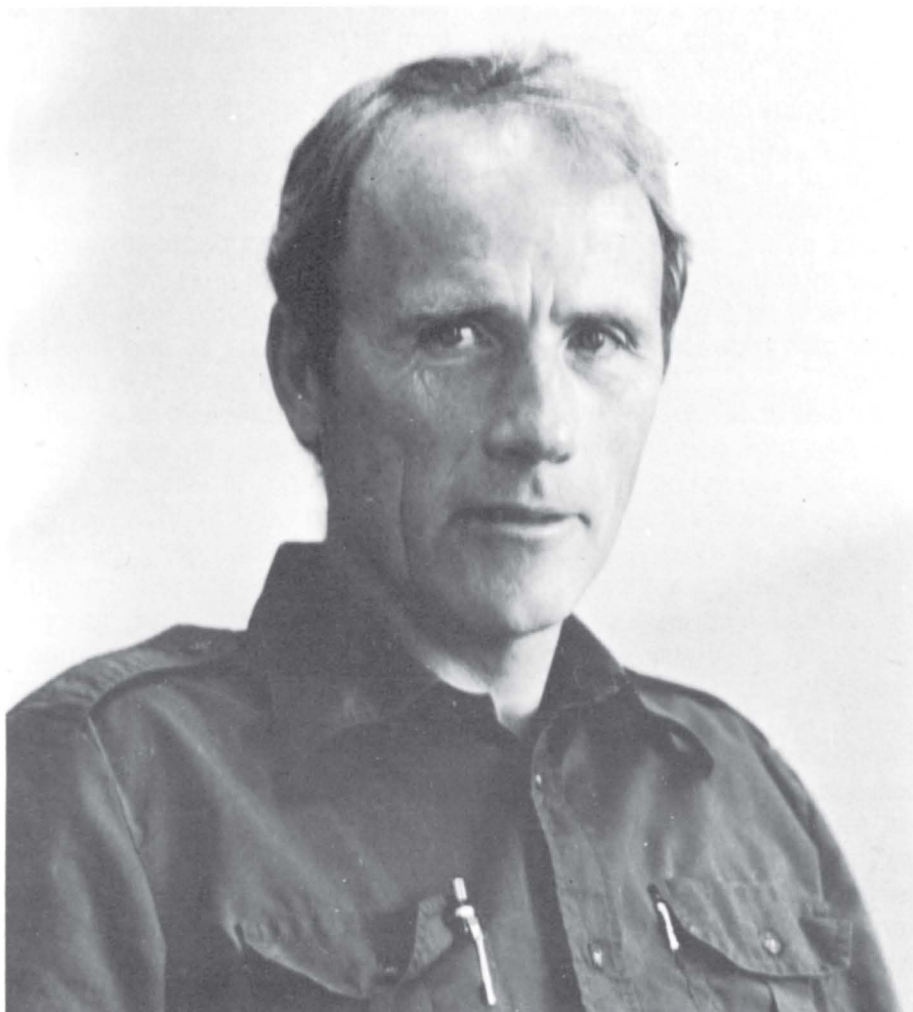
De forskjellige artiklene står for artikkelforfatterens regning, og gir nødvendigvis ikke uttrykk for vegvesenets holdning.

Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.

FORSIDEBILDE: Vedlikeholdsavdelingen har startet et omfattende arbeid for å utbedre rv. 312 mot Gravdal. Det skal bygges flere busslommer og vegen forsterkes med nytt asfaltdække. (Se mer om dette på side 7).

Vegsjef Johan Lepperød

Vestfolder'n 10 år — gratulerer



Første nummer av Vestfolder'n kom ut i oktober 1974. Jubileumsnummeret er nr. 51 i rekken. Vi var ikke blant de første i Statens vegvesen som fikk egen bedriftsavis, men vi er kommet godt etter. Æren for det må i stor grad tilskrives Jan Oddvar Haugerød som i alle år har vært redaktør og stått for utgivelsen. Jeg retter derfor en spesiell takk med gratulasjon til en aktiv og engasjert redaktør.

Vegavis for Vestfold het det første nummeret, men allerede ved neste utgivelse hadde avisen fått sitt geniale navn: Vestfolder'n. Det var Per Vaadal som vant konkurransen og ære være han for det.

Dernest retter jeg oppmerksomheten mot oss som er ansatt i Statens vegvesen Vestfold. En bedriftsavis er i første rekke til for de ansatte og blir i stor grad skapt av de ansatte. Derfor en takk til alle dere som bidrar og som flittig leser Vestfolder'n!

At vår bedriftsavis også leses av stadig flere utenfor etaten tar jeg som et godt sunnhetstegn. Det er moro når dagsaviser og andre henter godt stoff fra Vestfolder'n. Det utvider våre muligheter til å informere om vår etat og våre gjøremål.

Som etat har vi en stor kontaktflate og berører mange interesser og enkeltpersoner. Vi er avhengige

av et godt samarbeid både innad i organisasjonen og utad med våre omgivelser. Et godt samarbeid er avhengig av god informasjon. Vestfolder'n spiller i så måte en viktig rolle fordi den blir lest og fordi stoffet er aktuelt og interessant. Det er opp til oss å utnytte mulighetene og ta utfordringen.

Jeg har for anledningen bladd i gamle nummer av Vestfolder'n. Det var en fin opplevelse. Ah-ha det var den gang. Husker du han/henne? Hendelser og begivenheter passerer revy. Jo, Vestfolder'n er også en fin historisk samling som bare blir mer verdifull etter som årene går.

Det bringer meg over på tema eldre veghistorie. Vår tidligere plansjef Eilef Hellem hadde veghistorie i Vestfold som hovedinteresse ved siden av jobben, en interesse han jobbet intenst videre med også som pensjonist. Mye av det Hellem skrev er trykt i Vestfolder'n. Det ble utgitt spesialnummer om den gamle Sørlandske hovedveg og om broene over Lågen. Jeg håper at det grunnlag Hellem har lagt vil bli videreført og at Vestfolder'n fortsatt blir brukt for å belyse vegvesenets historie.

Ser vi framover, ønsker vi å bygge videre på Vestfolder'n slik den gradvis har utviklet seg. Det er ønskelig at grupper som til nå har vært beskjedne med å presentere seg og sitt, nå kommer mer med. Jeg kan også tenke meg at flere utenfor etaten slipper til med sitt syn på vår virksomhet. Jeg tenker ikke da bare på rosende omtale, men på konstruktiv kritikk. Vi kan alltid gjøre noe bedre.

I første nummer av vår bedriftsavis avsluttet vegsjef Leif Moy lederen med følgende ord: «La oss trøstig kaste loss og legge ut på dypt vann.» — Vi har nå 10 års erfaring og seiler trygt. Jeg ønsker god seilas videre både for mannskap og los. Lykke til!

«Første vers av en svanesang»

Intervju: Jan Haugerød



Det var vegsjef Leif Moy som satte i gang arbeidet med bedriftsavis i vegvesenet i Vestfold.

Leif Moy var vegsjefen som startet bedriftsavisarbeidet ved vegvesenet i Vestfold. Etter å ha fulgt utviklingen på bedriftsavis-siden innen vegvesenet i flere år, og registrert at stadig flere vegkontorer kastet seg ut i det, fant han høsten 1974 tiden moden for å starte opp arbeidet med bedriftsavis i Vestfold.

I det første nummeret skrev Moy følgende under tittelen «Første vers av en svanesang»:

«For et halvt år hundre siden hadde vi i Trondheim et studenttidsskrift som het «Under dusken», kanskje eksisterer det ennå. Under pseudonymet «Dispachør Henriksen» skrev en senere kjent professor naivt-infame referater fra studentersamfundets møter. En gang skrev han følgende: «Samfundet besluttet at man i stedet for å synge våre sanger, skulle trykke dem».

Vi har her nede i grevskapene

ikke kunnet unnlate å observere at det ene vegkontor etter det andre har satt i gang utgivelse av bedriftsavis. Som de nøkterne og vinnskipelige mennesker vi vestfoldinger er, har vi nøyert oss med å sende ut til alle medarbeidere fyldige referater fra Samarbeidsutvalgets møter, bilagt viktige meldinger av matnyttig karakter. Dessuten har vi på årlige informasjonsmøter gjort rede for vegpolitikk og planer.

Det sies at det nå er bare 5 fylker som ikke utgir bedriftsavis. Derfor sniker det seg inn en følelse av at nå ringer klokken også for oss. Så er det altså at ovennevnte ideasosiasjon med dispachøren innfinner seg hos undertegnede. Er ikke jobben ute på vegene og ikke i en redaksjon. Jo, det er nok så, men meget er forandret den siste menneskealder — fra feisel til borvogn, fra grusrive til motorhøvel, fra kontobok til datamaskin. Vi blir mer og mer spesialisert, og kanskje det kan være nyttig med en kontakt oss imellom i form av en bedriftsavis. Kanskje kan vi på denne måte også gi vårt bidrag til vegvesenets historie og til fylkets kulturhistorie, ja, det tviler jeg ikke på, når jeg tenker meg om.

La oss da trøstig kaste loss og legge ut på dypt vann».

Som den alltid veloverveide vegsjef Leif Moy var, ville han ikke at avisarbeidet skulle drepe seg selv. Derfor fikk Vestfolder'n en myk start. Etter at det første nummeret kom ut i oktober 1974 ble det gitt ut to nummer i 1975 og planene videre var at det i 1976 skulle komme ut fire nummer. Denne forsiktige starten er kanskje noe av årsaken til at Vestfolder'n i disse 10 årene alltid har kommet ut til de tider som har vært bestemt. Avisa har ikke en eneste gang hoppet over en utgivelse, eller vært nødt til å gi ut et dobbeltnummer.

Moy er fortsatt en ivrig leser av Vestfolder'n. Selv om han ikke lenger utfører noe arbeid for vegvesenet, er han levende opp-tatt av virksomheten, og han har som før mange synspunkter på det som skjer innenfor etaten. I dette jubileumsintervjuet skal vi legge til side alt det andre og bare konsentrere oss om Vestfolder'n.

— Hva var det som fikk deg til å starte opp med bedriftsavisarbeidet? Var det på grunn av et press fra Ellevset i Vegdirektoratet, eller var det troen på at bedriftsavis ville bidra til å bedre den interne informasjonen mellom de ansatte?

Det var opp til oss selv å bestemme om vi ville, og når vi ville, starte med bedriftsavis. Før avisarbeidet kom i gang, hadde vi begynt med informasjonsmøter mellom de forskjellige grupper arbeidstakere. Dette var begynnelsen på informasjonsarbeidet ved vegvesenet i Vestfold. Vi var på denne tiden også sterkt presset med hensyn til arbeidskraft på kontoret, og det gikk ofte på stumpene. I slutten av 60-årene og begynnelsen av 70-årene ble det satt store krav til overordnet planlegging hos oss. Det gjaldt Vestfolds egen vegplan, E 18-problematikken med Vestfoldanalysen, Norsk vegplan I og II, sykkelstiene samt revisjon av samtlige bruer og vegdekker m.v. Alt dette var med på å gjøre arbeidssituasjonen ved kontoret vanskelig med den bemanningen vi hadde. Jeg var også av den oppfatning at vi ikke burde starte opp bedriftsavisarbeidet før vi var sikre på at vi kunne gjennomføre det. Derfor kom vi ikke i gang før på høsten 1974.

Vi hadde nok også et press på oss fra Vegdirektoratet, men jeg tror ikke at det var av avgjørende betydning.

— Da avisa først forelå tilfredstilte den de forventninger du hadde?

— Jeg synes så absolutt at

avisen tilfredsstilte mine forventninger. Avisen ble også lagt merke til av andre. Jeg husker godt at en av representantene i fylkestinget en gang på et møte kom bort til meg og snakket om Vestfolder'n. Han leste den med stor interesse.

— *I din tid som vegsjef kom det bare ut tre nummer. Har du senere angret på at vi ikke startet opp med flere enn to nummer allerede i 1975?*

— Nei, jeg har ikke angret på det. Etter min mening hadde vi ikke kapasitet til noe mer enn det vi gjorde. Min målsetting var at vi ikke skulle love mer enn vi kunne greie å holde.

Avisen skulle tjene en informasjons hensikt, og derfor så jeg det som viktig at vi begynte forsiktig. Vi måtte heller ikke komme i den situasjon at vi ble i beit for stoff.

— *Bedriftsavisene var første ledd i noe som senere utviklet seg til å bli en mer omfattende informasjonsvirksomhet i etaten. Jeg ten-*

ker da på den utadrettede informasjonen. Tenkte du, eller følte du i din vegsjeftid at vi kunne vært flinkere til å gå ut til offentligheten med mer informasjon om vår virksomhet enn det vi gjorde.

— Jeg hadde ikke noe spesielle tanker om å gå ut til andre enn fylkespolitikere med informasjon. I forbindelse med større vegprosjekter ble det selvsagt gitt endel informasjon, men utover det var det lite. Det er også klart at etter hvert som man bygger opp under slike ting, utvikler det seg videre. Min etterfølger, Gunnar Eigeland, var nok en mer utadvendt vegsjef enn det jeg var.

Jeg la mest arbeid i det som var rettet innad i etaten, og mot mine overordnede. På fylkessiden var min overordnede fylkesutvalget, og jeg la stor vekt på at dette forholdet skulle være godt. Jeg har alltid arbeidet etter den regel at man ikke må glemme hvem som er ens overordnede, og jeg gjorde det

jeg kunne for å holde meg til det.

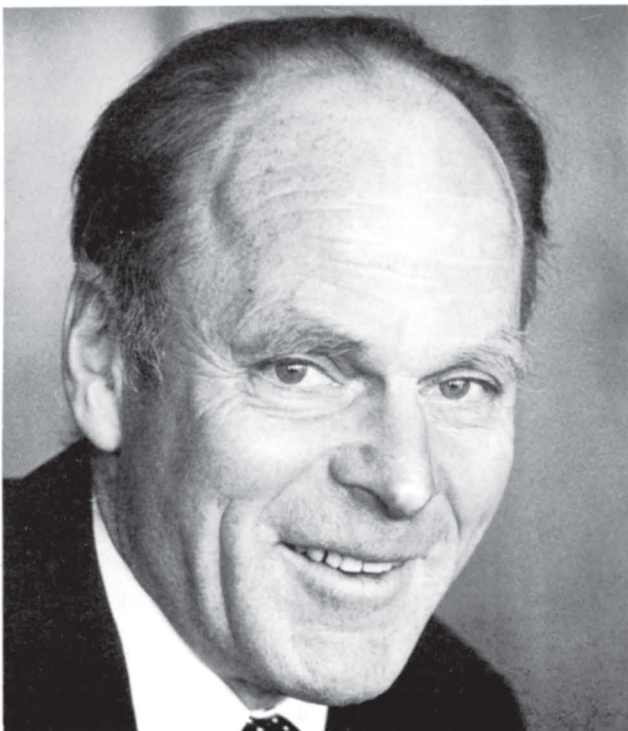
— *Jeg går ut fra at du som pensjonist får rikelig tid til å lese Vestfolder'n. Vi vil gjerne høre hva du synes om avisa nå, for den har jo forandret seg endel fra de første nummerne som kom ut mens du var vegsjef?*

— Jeg leser fortsatt Vestfolder'n med stor interesse. Jeg får også tilsendt bedriftsavisene fra de fylkene hvor jeg har vært tidligere. Både Skvættlappen fra Nordland og Vegstikka fra Troms leser jeg i tillegg til Vestfolder'n. Alle disse er fine representanter for vegvesenets bedriftsavis.

I disse spesialiserte tider har bedriftsavisene opplagt sin betydning som informasjonsorgan, og jeg tror at de er kommet for å bli. Vestfolder'n har bevist det så langt.

Bedriftsavisene er også fine for oss pensjonister. Det er gjennom bedriftsavisen vi har muligheten til fortsatt å følge med i det som skjer i etaten.

Vegdirektøren hilser jubilanten



Jeg har alltid mye glede av å lese de bedriftsavisene vegkontorene gir ut. Ikke minst gjelder dette Vestfolder'n, som nå kan feire 10 års-jubileum.

Bedriftsavisene er en faktor i det informasjonsarbeid Statens vegvesen driver. De er en viktig informasjonskilde både for etatens egne og for «utenforstående». Samtidig knytter de bånd mellom de forskjellige grupper av medarbeidere og er et bindeledd mellom administrasjon og utedrift.

Vestfolder'n har på en utmerket måte klart begge disse oppgavene og er idag et moderne bedriftsblad som vegkontoret i Vestfold kan være stolt av.

Gratulerer med jubileet og lykke til i fortsetningen!

**Eskild Jensen,
Vegdirektør.**

10 år i redaktørstolen

Et tilbakeblikk v/Jan Haugerød

Vestfolder'n, vår egen bedriftsavis er blitt 10 år. I avissammenheng er dette både lite og mye. Mange aviser og tidsskrifter har gått inn lenge før de er kommet opp mot en slik alder, mens andre igjen lever i beste velgående til tross for en alder av over 100 år.

Med sine 10 år er Vestfolder'n fortsatt en ungdom, men avisa vår har forandret seg endel i løpet av disse årene.

Det var på høsten i 1974 at jeg fikk i oppdrag av vegsjef Leif Moy å forsøke og få i gang arbeidet med bedriftsavis for vegvesenet i Vestfold. Når jeg idag fortsatt sitter i redaktørstolen, er det naturlig for meg å se tilbake på noe av det som har skjedd i løpet av disse ti årene. I et slikt jubileumsnummer vil det selvsagt bli noen gjentakelser av forskjellige slag, men jeg håper at dere holder ut med de gjentakelsene som vi nesten er nødt til å ta med.

Høsten 1974 ble en spennende tid for meg. Da vegsjef Moy spurte meg om jeg ville ta ansvaret for å gi ut bedriftsavis, svarte jeg øyeblikkelig ja. Jeg tenkte ikke noe særlig over hvordan dette skulle arte seg, men svarte ja først og fremst fordi dette var en ny og spennende utfordring for meg.

Det ble oppnevnt et redaksjonsråd og jeg fikk to redaksjonssekretærer som skulle hjelpe meg med å gi ut avisa. Det var Mary Kristensen, som skulle bli en

støttespiller i bedriftsavisarbeidet i mange år, og Ingeborg Gulestøl. Redaksjonsrådet besto av Frank Rød, Rolf Sommervik, Hans Thv. Kittelsen, Bjørn Skoie og Trygve Rognan.

Redaksjonsrådets første møte ble holdt på vegkontoret 30. august 1974 og her deltok også vegsjef Moy og Ellevset fra Vegdirektoratets informasjonskontor. På dette møtet diskuterte vi redaksjonsrådets rolle og hvilke stoff avisa burde inneholde.



Ved denne kontorpulten er det meste av stoffet til Vestfolder'n gjennom de 10 årene blitt produsert.

På møtet ble det også besluttet at Tønsberg Aktietrykkeri skulle få æren av å trykke det første nummeret. Formatet skulle være A 5 og sidetallet 32.

Dermed var grunnlaget lagt, og det var bare for redaksjonens medlemmer å starte opp arbeidet med å utgi bedriftsavis. Noe navn hadde ikke avisa fått. Det skulle utlyses navnekonkurranse i det første nummeret.

«Vegavis for Vestfold» forelå klar til utsendelse 18. oktober. Alle vegvesenets ansatte fikk avisa. Den ble også sendt pensjonistene, lokalavisene, fylkets kommuner, lokalpolitikere o.a.

Det er klart at vi var spente på å høre både godt og vondt etter at vi sendte ut dette første historiske eksemplaret av vegvesenets bedriftsavis hos oss. Reaksjonene uteble ikke. Lokalavisene slo selvfølgelig opp at vegvesenet hadde fått bedriftsavis og de fikk også en fin anledning til å skaffe seg stoff om vegvesenet gjennom bedriftsavis, noe som de fortsatt benytter seg av.

Fra våre egne ansatte fikk vi kanskje mindre reaksjoner på tiltaket enn det vi hadde ventet. Imidlertid satte pensjonistene stor pris på bedriftsavis.

Vi fikk inn mange forslag i navnekonkurransen og på møte i redaksjonsrådet 24. januar 1975 bestemte rådet seg for Vestfolder'n, som var foreslått av Per Vaadal.

Avisarbeidet ble intressant. Ikke minst redaksjonssekretærene hadde en viktig oppgave så lenge avisproduksjonen foregikk på den måten at vi selv skrev manus og gjorde sidene helt ferdige til trykking. Alt måtte settes opp nøyaktig og gjøres klart med overskrifter og det hele. Dette manuset ble så avfotografert før trykking og alle feil, som vi måtte ha gjort, kom med i avisa.

Dette var en gammeldags måte å lage avis på, men det ble billigere

Etterlengtede busslommer langs Andebuveien

Tekst Per Korsnes
Foto Jan Haugerød



Her er Ragnar Knutsen og Anton Gran i gang med en av de nye busslommene ved Fossnes.

Vedlikeholdsdistrikt 2 bygger for tiden busslommer langs Andebuveien (Rv. 312). Vi kan i høy grad si at lommene er etterlengtet, da behovet for lommer i lang tid har vært tema i lokale grendemøter og i trafikk-

sikkerhetsmøter i kommunen. Det lokale engasjement har vært omtalt i pressen.

På strekningen Semsbyen—Borgen er det snakk om bygging av ialt 15 busslommer. De totale kostnader er kalkulert til kr.

910 000. Vi har ikke midler til å fullføre anlegget i år, og vi konsentrerer oss derfor nå om bygging av de viktigste lommene. Avsatt beløp i år er kr. 640 000.

2 av lommene er såkalte ensidige lommer for toveistrafikk. Dette er en type lomme som er aktuell på spesielle steder, og særlig der hvor all bebyggelse ligger på den ene siden av veien.

Det er relativt vanlig at vi i tilknytning til bygging av lommer utfører endel andre tiltak, så som bl. a. avkjørselsregulering, kryssutbedring, siktutbedring, utbedring av drenering etc. Det samme gjelder i dette tilfellet. I tillegg til busslommebyggingen utfører vedlikeholdet typiske vedlikeholdsoppgaver som bl. a. utskiftningen av stikkrenner etc. som forberedelse til forsterkning av riksveg 312. Mange oppgaver blir således løst samtidig, og forhåpentlig til en gunstigere pris enn vi ellers ville kunnet.

Til neste år står forhåpentligvis alle lommene ferdige. Jeg håper at disse lommene som jeg har hatt inntrykk av har vært spesielt etterlengtet, vil bli til glede for alle trafikantgrupper, og ikke minst gi større total trafiksikkerhet.

enn om trykkeriet skulle sette all tekst i fotosats. På denne måten holdt vi det gående helt frem til 1979. Vi hadde virkelig følelsen av at vi lagde avisa selv den gangen. Nå blir det hele utført på en mer profesjonell måte selv om vi fortsatt har hånd om ombrekking og plassering av stoffet på sidene før trykkeriet tar den siste «finish» med det endelige oppsettet.

Fra 1975 var det Cicero i Tønsberg som fikk æren av å trykke Vestfolder'n. Den jobben hadde Cicero i mange år, og først i år byttet vi trykkeri igjen. Nå i jubileumsåret er trykkingen av Vestfolder'n tilbake på Tønsberg Aktietrykkeri.

Når vi også nevner at vi ifjor høst tok det store skrittet å endre format, har vi nevnt det viktigste på den mer tekniske siden av avisarbeidet.

Vestfolder'n har helt siden begynnelsen hatt en positiv utvikling. Som kjent startet vi opp forsiktig med bare ett nummer i det første året. I 1975 ble det to nummer og fra 1976 var vi oppe i fire nummer, som på den tiden var målsettingen for bedriftsavisarbeidet. Etter hvert utviklet dette seg videre da flere fylker begynte å gi ut seks nummer. Vi fant det etter hvert riktig å følge med på dette vi også, og har nå i flere år hatt 6 nummer i året. Ett år var vi også oppe i 7 utgivelser, men

da var det et spesialnummer i tillegg til de ordinære utgivelsene.

Selv har jeg vært med i avisarbeidet nesten hele tiden. På høsten 1977 dro jeg til Oslo for å få meg mer utdanning, og da var det Mary Kristensen som måtte trå til som redaktør. Det gjennomførte hun på en fin og rutinert måte i de fire utgivelsene som kom i den tiden jeg hadde permisjon.

Etter at jeg kom tilbake dukket det opp et nytt problem. Jeg fikk jobb på regnskapsseksjonen. Da var det meningen at jeg skulle trekke meg ut av avisarbeidet, men da ingen ville påta seg redaktørjob-

Forts. side 29 —

GUNNAR EIGELAND - VEGSJEFEN SOM VAR MIDT I MELLOM

Intervju: Jan Haugerød



Han som kom og gikk uten å få æren av verken å ha startet arbeidet med Vestfolder'n eller å være vegsjef på jubileumstidspunktet, er Gunnar Eigeland. Allikevel har han en stor del av æren for at Vestfolder'n i dag er det den er.

Eigeland kom til Vestfold som vegsjef 1. mars 1976. På det tidspunktet hadde Vestfolder'n bare kommet ut med 3 nummer, og det fjerde lå klar i trykken. Da han dro fra oss og tok fatt på sekretærarbeidet i Stortingets samferdselskomité 1. mai 1981, hadde vi i hans vegsjefperiode gitt ut hele 26 nummer. Hvis vi regner fram til han sa opp vegsjefstillingen 1. januar i år, har vi gitt ut hele 43 av til

sammen 51 nummer i den tiden Eigeland har vært ansatt som vegsjef i Vestfold.

I Eigelands vegsjefperiode utvidet vi systematisk antall utgivelser i året fra 2 og opp til 6 nummer, som også i dag er målsettingen for bedriftsavisarbeidet. I tillegg til det skjedde det flere ting med Vestfolder'n, både innholdsmessig og med hensyn til trykkingsmåte.

Det er en selvfølge at vi i jubileumsnummeret må ha et intervju med den vegsjefen som har hatt så stor betydning for utviklingen av bedriftsavisen vår. Vi har derfor tatt turen til hans nye arbeidsplass, Norges Laste- og biltransportforbund, for å gjøre et jubileumsintervju med ham.

— Da du kom til Vestfold, kom du fra et fylke som hadde hatt sin lokale bedriftsavis i mange år. Vegstikka i Troms så dagens lys som første bedriftsavis ved et vegkontor i 1969 og var i 1976 et veletablert, internt informasjonsblad. Du var medlem i redaksjonsrådet, og du var også med i redaksjonsrådet i Veggen og Vi. Du var således på det tidspunktet levende opptatt av arbeidet med internt informasjonsarbeid. Da du kom til Vestfold, hadde vår bedriftsavis bare så vidt sett dagens lys. Hvilke tanker hadde du om Vestfolder'n på det tidspunktet?

Jeg tror ikke at jeg hadde noe spesielt å si på Vestfolder'n utover at den kom ut for sjeldent. Fra Troms hadde jeg opplevd bedriftsavisen som en god informasjonskilde, og den kom ut oftere enn det Vestfolder'n gjorde. For min egen del, som nyansatt vegsjef i Vestfold, så jeg Vestfolder'n som en fin mulighet til å bli presentert for alle ansatte i etaten.

— Hvilken målsetting hadde du med bedriftsavisen?

Den primære målsettingen var å sveise etaten bedre sammen. Særlig viktig er det at etaten står samlet når det oppstår vanskelige situasjoner, og etter at jeg kom til Vestfold begynte vi å merke på budsjettene våre at det ble dårligere tider enn det vi hadde vært vant til. Da var bedriftsavisen et godt hjelpemiddel i arbeidet med å bringe ut informasjon og fakta om den nye situasjonen. En annen sammenheng jeg også vil nevne hvor bedriftsavisen var god å ha, var da vi skulle slå det tradisjonelle vegvesenet og statens bilsakkyn-dige sammen til en felles etat under vegsjefens ledelse. Dette var et omtålig emne, som i mange fylker skapte en rekke problemer. Mange innenfor bilsakkyndig etaten var nok redde for at biltilsynet skulle «drukne» i vegvesenet. Jeg tror at vi i Vestfold var et av de fylkene som jobbet mest bevisst med

denne saken for å få det til å fungere til det beste for alle parter. Midt oppe i dette fikk vi også trangere rammer med hensyn til nye stillinger, noe som ikke gjorde saken enklere. Jeg tror imidlertid at vi greide denne omorganiseringen godt.

— *Fikk du som vegsjef tid og anledning til selv å bruke Vestfolder'n som et informasjonsorgan i den grad du gjerne ville?*

Det hendte ikke så sjelden at jeg ble sittende med dårlig samvittighet for det jeg ikke fikk gjort, og det forekom også i bedriftsavissammenheng. Bedriftsavisa er først og fremst et internt informasjonsorgan, men det er mange utenfor etaten som leser den. Derfor var lysten til stede til også å bruke avisa som et utadrettet organ. Selv om vi i visse tilfeller brukte Vestfolder'n på den måten, kunne vi nok gjort mer ut av det. Det vil alltid være stoff som er av interesse for både lokalaviser, politikere og andre. En slik kombinasjon vil alltid være en vanskelig balansegang som krever at det tas både interne og eksterne hensyn, men det bør være mulig å få det til på en tilfredsstillende måte. Vi har nøyaktig de samme mulighetene med «Lastebilen» som er lastebileierforbundets bedriftsavis.

— *Vi har så vidt vært innom den eksterne informasjonen eller sagt på en mer folkelig måte, den utadrettede informasjonen. Du var selv en vegsjef som arbeidet direkte mot publikum, og du har alltid hatt en rekke tanker om dette. Syns du at vi i vegvesenet i Vestfold fikk i gang den eksterne informasjonen på en god måte?*

Forholdet til lokalpressen i Vestfold var ikke alltid like godt den første tiden. I løpet av noen år tror jeg vi på en måte snudde dette, og jeg har en følelse av at vi etter hvert fikk en åpen og fin tone i forholdet til avisene i fylket. Jeg syns at pressen behandlet oss skikkelig,

og at de stort sett var saklige når de skrev om oss.

Ellevset, som var informasjons-sjef i Vegdirektoratet, arbeidet også hardt for å få i gang andre tiltak i forbindelse med den utadrettede informasjonen. Jeg syns vi fulgte dette godt opp både med hensyn til informasjonsstands om vegprosjekter, brosjyrer o.l. Etter hvert synes jeg at vi fikk i gang en god informasjonstjeneste ved vegkontoret.

— *Har informasjonstjenesten utviklet seg videre etter at du sluttet?*

Det har skjedd mye på informasjonssiden, og jeg vil trekke fram som spesielt positivt at Vegdirektoratet har engasjert seg så sterkt i å få til en god vegmeldingstjeneste. Hvis jeg skal trekke fram noe negativt i utviklingen av vegvesenets informasjonstjeneste, vil jeg gjerne få si at jeg er skuffet over den dårlige informasjon det nå legges opp til, og som ble gjennomført sist vinter, i forbindelse med telerestriksjoner. Nå gis det bare informasjon ved fylkesgrensen om at man kan ringe dit eller dit for å få nærmere rede på hvilke telerestriksjoner som gjelder i fylket. Etter min vurdering er dette en dårligere informasjon enn det vi hadde tidligere.

— *Vi kan ikke slippe Eigeland uten å vende tilbake til Vestfolder'n. Ti år er gått siden vi startet, og selv om Eigeland har forlatt oss, får han selvfølgelig hvert nytt nummer tilsendt. Vi tror også at han leser litt i Vestfolder'n for å*

holde ved like noe av kontakten med sitt gamle fylke. Er Vestfolder'n blitt en bedre avis med årene, og har du noen gode råd å gi oss på veien videre framover i arbeidet med bedriftsavisa?

Jeg syns at Vestfolder'n har vært god i mange år. Jeg vet faktisk ikke om jeg har noen synspunkter utover det. Etter at jeg dro fra dere nede i Vestfold har jeg nok forandret meg en del, og jeg ser ikke lenger på detaljene i budsjetter, anlegg m.v. på samme måte som tidligere. Når jeg nå leser Vestfolder'n, blir det å se etter kjente ansikter. Jeg drar også nytte av en del av det mer generelle stoffet som tas med. Det er en rekke interessefelt innenfor vegvesenet jeg kan dra nytte av i min nåværende jobb.

Jeg vet heller ikke om jeg har noen spesielt gode råd å gi, men jeg tror at bildestoffet er viktig for å fange interessen. Mange er glade i å se seg selv eller folk de kjenner på trykk. Bildestoffet er med på å gjøre avisa lettere og mer tiltrekkende. På den annen side syns ikke jeg at bedriftsavisa bør bli for flott utseendemessig. Kanskje det også burde vært noe mer stoff om det som skjer rundt omkring oss, fordi det har betydning for hvordan virksomheten i vegvesenet skal legges opp i framtiden.

Jeg vil også på tampen få lov til å si at jeg trivdes svært godt i vegvesenet, og jeg håper på et fortsatt godt samarbeid med etaten.

VEGAS JULEBORD

Julebordet blir i år arrangert lørdag 8. desember, som vanlig på Frimurerloggen i Tønsberg. Arrangementskomiteen er forlengst i full sving med planlegging av gamle og nye innslag, uten at vi dermed vil spenne forventningene for høyt.

Egen innbydelse vil bli sendt ut senere, men inntil videre: Sett av lørdag kveld 8. desember.

Hilsen styret.

NY E 18 PÅ «HISTORISK GRUNN»

Tekst og foto Per Härter

Den nye E18 traseen fra Klinestad til Tassebekk skal i Hørdalsåsen gå over et område der arkeologer fra Oldsaksamlingen holder på med utgravninger.

Vegkontoret har bevilget ialt ca. 1 mill. til arbeidet med kartlegging og utgraving av interessante felter langs hele traseen. Største delen av aktiviteten foregår imidlertid i Hørdal-området der det er avdekket både dyrkingsplasser og rydningsrøyser.

Vegplaner og arkeologi

At Raet gjennom Vestfold er av stor interesse for arkeologene er ingen overraskelse, da man igjennom generasjoner har kjent til bosetting og tidlig gårdsdrift langs Raet. I forbindelse med bygging av den nye E 18 fra Sandefjord til Gulli var man allerede på et tidlig tidspunkt i kontakt med Oldsaksamlingen for å få til en samordning av interesser og framdriftsplaner.

Prosjektleder, forsker Christian Keller forteller vår medarbeider at man i Oldsaksamlingen er meget fornøyd med det samarbeidet som man hele tiden har hatt med vegkontoret i forbindelse med E 18 prosjektet. Oldsaksamlingens arbeide finansieres av utbyggerne, i dette tilfellet vår etat, og det er derfor bevilget ca. 1 mill. kroner av anleggsbudsjettet til arkeologiske undersøkelser.

Arkeologisk interessant

Raet utmerker seg som et arkeologisk meget interessant område, forteller Keller, men mye er dessverre rasert allerede av tidligere dyrking og byggeaktivitet, slik at det idag er få felt igjen av

interesse. Faktisk så få felt at de kan telles på en hånd, forteller han.

Oldsaksamlingens folk ønsker så tidlig som mulig å komme med i planlegging av tiltak i arkeologisk interessante områder, fortsetter Keller, og vi arbeider på to nivåer.

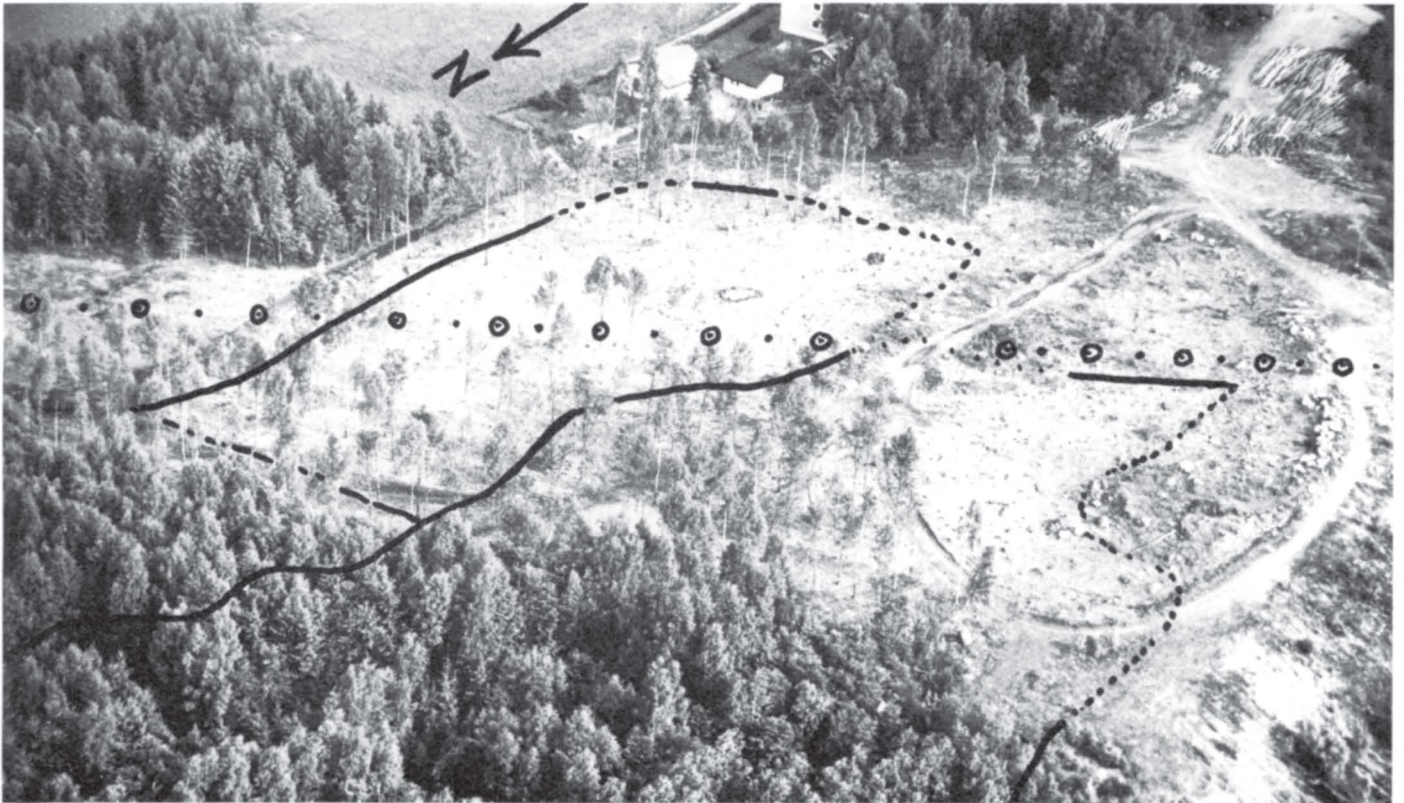
Det første nivået går på kartlegging og vurdering av synlige monumenter som kan gi konsekvenser for vegvalget. Det andre nivået gjelder områder hvor man ikke har konkrete funn, men hvor det antas at man kan gjøre funn i gården, som

kan gi økonomiske konsekvenser og ha betydning for framdriften ved f.eks. utgravninger.

Vi arbeider også på et tredje nivå, forteller Christian Keller. Når det er snakk om kjente fornminner som ligger i traseen, og hvor fredning er hevet, gjelder det for oss i Oldsaksamlingen å få registrert og gravet ut dette før anleggsmaskinene slipper til. Med andre ord får sikret så meget av historien som mulig for ettertiden.



Lena Flodin gjør karttegning av alle funn. Dette er et tidkrevende og nøyaktig arbeid som foretas før utgravningene kan starte.



Et gårdsanlegg fra eldre jernalder er lokalisert på Hørdalsåsen, i traseen for E 18 mellom Fokserød og Tassebekk. Arkeologene har funnet flere dyrkingsflater som må ha vært åker en gang for vel 1500 år siden. På bildet er de lokaliserte åkerkantene markert med hel strek, mens usikre kanter er stiple. Traseen for E-18 løper tvers over bildet og er markert med ringer.

E 18 Høy prioritet i Oldsaksamlingen

Forsker/arkeolog Christian Keller er til daglig leder for vegplan-kontoret ved Universitetets Oldsaksamling og har ansvaret for kontakten med vegkontorene i 9 fylker.

Keller forteller at man har gitt E 18 høy prioritet og at dette er en av grunnene til at han selv står som prosjektleder. Vi har med oss og samarbeider med forskere og fagfolk med svært varierte fagområder, forteller Keller, og legger til. — Vi har f.eks. svenske Stefan Høglin som er kulturgeograf og tar seg av detaljer, kartlegging av alle røyser, hauger og åkerbegrensninger. Forsker Inge Lindblom, magister i arkeologi og som hovedsakelig arbeider med funn fra steinalderen, vitenskapelig assistent, magister Ellen Anne Pedersen som stiller med jern- og middelalderen og botaniker Helge Høeg som arbeider med vegetasjons historik. — Som du skjønner spenner vi over

et meget bredt fagregister når det gjelder å fravriste jorden vår forhistorie, ler Keller.

Fevang og Hørdalsområdet

Oldsaksamlingen startet arbeidene på Hørdalsåsen i månedskiftet april/mai og skal etter planen holde på fram til september/oktober. I startfasen var kulturgeografen Stefan Høglin sammen med arkeologene Lena Flodin og Brit Solli opptatt med registrering og inntegning i kart av gamle åkerbegrensninger og rydningsrøyser og å samle opplysninger for bedre å kunne vurdere aktuelle utgravninger, forteller Keller. 22. mai fikk vi forsterkninger, også av lokale folk, arbeidsledig ungdom fra arbeidskontorene, og startet utgravningene.

Det har i generasjoner vært kjent at det har vært en tidlig bosetting på og rundt Hørdalsåsen, og antikvar Nicolaysen foretok i 1880 årene en delvis utgraving av gravhauger på åsen. Disse haugene for-

forsvant dessverre så sent som i '60 årene. Utover dette er det avdekket 28 røyser i vegtraseen. Disse graves det i for å avgjøre om dette er eller har vært gravrøyser eller dyrkingsrøyser. — For to år siden ble man klar over at man hadde å gjøre med det vi arkeologer kaller fossildyrket mark som var overgitt, dvs. ikke lenger dyrkes, forteller Keller. — Det skal derfor også graves prøvesjakter for om mulig å avgjøre når, hvor og hvordan dette var dyrket.

— Som et arbeidsgrunnlag går vi ut fra at det har ligget en gammel gård på Hørdalsåsen og vi regner at den stammer fra eldre jernalder, dvs. 1900-2000 år tilbake. Vi skal også søke å stadfeste hva man tror er steinalderboplasser og spor etter hus fra jernalderen, med andre ord fra tidsepoken år 1500 f.Kr. til år 600 e.Kr., fortsetter Keller vår interessante samtale. Vi har funnet stolpemerker etter hus på

Biltilsynet i Vestfold 1974-1984

Av Harald Ouff

Biltilsynet har i løpet av de siste 10 år gjennomgått en fullstendig omorganisering. Tidligere hadde Statens Bilsakkyndige kontor i Horten, Tønsberg og Larvik. Kontoret i Horten hadde dessuten avdelingskontor i Holmestrand, og Larvik hadde det samme i Sandefjord. Bilsakkyndigkontorene var da faglig direkte underlagt Vegdirektoratet mens de administrativt var underlagt vegsjefen. I forbindelse med Stortingets behandling av melding nr. 79 for 74/75 om Bilsakkyndighetens fremtid ble det bestemt at etaten skulle inngå som en avdeling under vegsjefen i fylket både faglig og administrativt. Samtidig ble avdelingens navn Biltilsynet.

Som en konsekvens av dette ble det i Vestfold opprettet stilling som biltilsynssjef. Stasjonene (de tidligere bilsakkyndigkontorene) ble funksjonsdelt i 3 seksjoner med en

leder for hvert av fagområdene; kjøretøy, trafikk og kontor.

Med dette ble hele fylket ett biltilsynsdistrikt mot tidligere 3.

Etter omorganiseringen ledes biltilsynets stasjoner av stasjonsjef som altså har biltilsynssjef/vegsjef som nærmeste overordnede. Avdelingskontorene i Holmestrand og Sandefjord ble beholdt og drives i dag fra stasjonene henholdsvis i Horten og Larvik.

På trafikksiden er et nytt trekk samarbeidet med skolemyndighetene i fylket. Spesielt gjelder dette trafikkopplæring i grunnskolen. Etter at vi fikk tilsatt pedagogisk konsulent i biltilsynet har dette arbeidet hatt en god utvikling.

Også innsatsen på føreropplæringssiden er trappet betydelig opp de senere år.

På kjøretøysiden har vi nå gode kontrollhaller både i Horten og Larvik etter å ha etablert leieforhold

i nye stasjoner på begge steder. I Tønsberg drives det fortsatt i trange og uhensiktsmessige lokaler, noe særlig kjøretøykontrollen lider under. Det regnes imidlertid med byggestart på ny stasjon i 1985, på Ås i Sem.

Ellers har utekontrollen/brukskontrollen blitt styrket vesentlig de senere år, etter at en egen kontrollgruppe ble opprettet. Det er bygd egen utekontrollstasjon ved E18 på Solum.

Forøvrig har kjøretøyseksjonen inngått et samarbeid med bilverkstedene i fylket, slik at verkstedene kan foreta etterkontroll for biltilsynet med derpå følgende reparasjon ved verksted.

Biltilsynet i Vestfold er også med på et prøveprosjekt som går ut på at bileieren kan velge bilverksted som kontrollsted i stedet for å vise bilen hos biltilsynet, etter innkalling. Prøveordningen tok til høsten 1983 og skal vare i 3 år.

På kontorseksjonen medførte overtakelsen av førerkortutstedelsen fra politiet et utvidet ansvar og arbeidsområde. Dessuten er det denne seksjonen som i størst grad til nå har tatt EDB i bruk i sitt arbeide.

Innføringen av Auto-sys trinn 1 gir biltilsynet adgang til de sentrale førerkort og kjøretøyregistre via dataskjermer.

Den videre utbygging av Auto-sys vil gi kontorseksjonen et utmerket redskap til løsning av sine oppgaver, men samtidig vil det stille krav til de ansattes evne til omstilling og endring i arbeidsoppgaver.

Som et ledd i langtidsplanarbeidet i Statens vegvesen hvor også biltilsynet deltar, har biltilsynet i Vestfold også utarbeidet arbeidsprogram for perioden 83-85.

På denne måten forsøker vi på en bedre måte å styre ressursbruken inn på de arbeidsområder som har høyest prioritet. For å følge opp dette, føres driftsdata for alle seksjoner. På den måten får vi



Fram til sommeren 1977 hadde biltilsynet i Horten landets dårligste stasjon. Her var det ingen muligheter til å foreta en skikkelig teknisk kontroll. Garasjen midt på bildet kunne brukes til kontroll av personbiler, men det aller meste av den tekniske kontrollen foregikk ute på gata.

Jubileumsintervju med noen ansatte

Leser du Vestfolder'n?

Intervju: Jan Haugerød

Vestfolder'n har ikke gjennomført noen leserundersøkelse i løpet av de 10 første årene, men vi i redaksjonen sitter med et bestemt inntrykk av at bedriftsavisen vår blir lest forholdsvis godt av de ansatte. Vi ser det heller ikke som noe stort mål å foreta noen storstilt leserundersøkelse, men vil benytte anledningen til å la noen ansatte få si sin mening om avisa nå i jubileumsnummeret. Vi har stilt følgende spørsmål til intervjuobjektene:

— Leser du Vestfolder'n hver gang?

— Hva er det du leser i avisa?

— Hva synes du om det nye formatet og bruken av bilder?

— Er det noe stoff du savner?



Stein Erik Brekke, laboratoriet:

— Jeg bruker alltid å lese Vestfolder'n. Stort sett blir det til at

jeg leser den fra perm til perm selv om ikke alt stoffet er like interessant for meg. Det nye formatet som kom ifjor høst synes jeg er bedre enn det gamle. Jeg synes at avisa er blitt mer oversiktlig å lese, og jeg tror at det kan skyldes at skrifttypen er blitt noe større. Jeg synes også at det er mange gode bilder i forbindelse med de forskjellige artiklene.

Jeg tror ikke at det er noe stoff som jeg savner. Det som berører meg selv i forbindelse med min egen jobb er selvsagt mest interessant, men avisa gir fin informasjon om det som skjer rundt omkring oss i etaten. Informasjon om anlegg som er i gang eller skal starte opp er alltid interessant lesestoff.



Heidi Lier, Biltilsynet Tønsberg:

— Jeg har ikke vært ansatt her mer enn i 2½ år, men jeg kjenner

kvartalsvis oversikt over ressursbruken, og kan direkte sammenligne med målene i arbeidsprogrammet.

Fra 15. september i år styrkes

biltilsynet på vegkontoret med en sivilingeniørstilling. Vedkommende skal særlig arbeide med analyse- og utredningsarbeid, oppfølging av driften og transportsektoren.

Vestfolder'n godt. Når sant skal sies, er det ikke alltid at jeg får lest alt som står der. Her på stasjonen har vi ofte en stressende tilværelse ved skranken. Det er mye folk som kommer hit og da blir det ikke mye tid igjen. Vanligvis får jeg lest det jeg selv synes er mest interessant. Det er alltid lett og interessant å lese om det som gjelder min egen arbeidssituasjon og kollegaer som jeg kjenner.

Jeg synes at det gamle formatet var bedre enn det nye vi har fått nå. Det var en hendig størrelse som var lett å oppbevare i kontorskuffen.

Vestfolder'n dekker det meste som skjer i etaten, og jeg tror ikke at det er noe spesielt jeg savner i avisa. Kanskje er det litt for mye stoff som omhandler den tekniske delen av virksomheten. Vi har vel i grunnen ikke lov til å klage over at vi savner stoff så lenge vi selv ikke bidrar med noe, og det inkluderer selvsagt også meg selv. Vi kan helt sikkert bli flinkere til å bidra med forslag til forskjellige artikler.



Harald Hansen, pensjonist:

— Som pensjonist har jeg god tid og derfor leser jeg hvert nummer av både Vestfolder'n og Veggen og Vi. Jeg leser nok ikke alt, men får som regel med meg det meste. Jeg følger alltid godt med i hvem som fyller år og hvem som blir pensjo-

nister. Selv om det er endel år siden jeg gikk av med pensjon, kjenner jeg fortsatt mange av dem som arbeider ute i driften og derfor er det artig å følge med i disse opplysningene.

Jeg synes at avisa er blitt bedre etter at det ble nytt format. Avisa dekker det meste som jeg kan tenke meg bør være med, og for mitt vedkommende går jeg og venter på at den skal komme i posten når den vanlige tiden for utgivelse nærmer seg.



Vigdis T. Knudsen, planavdelingen:

— Jeg har lest Vestfolder'n siden jeg ble ansatt her i februar 1982, og vanligvis leser jeg alt som står der. Ofte tar jeg også avisa med meg hjem for å studere stoffet nærmere.

Formatet på Vestfolder'n var bedre før. Jeg synes at det gamle formatet var både hendigere og mer praktisk. Det tiltalte meg mer enn det nye gjør. Den eneste fordelen med det nye A4-formatet er at bildene kan bli bedre.

Jeg synes at det er fint at det er med endel stoff om det som skjer ute i driften. Det er både interessant og lærerikt for oss som er inne på kontoret og lese om det som skjer ute.

Stort sett synes jeg at Vestfolder'n omtaler det viktigste av det som skjer i vegvesenet.



Jon Jelstad, lageret Ås vegsentral:

— Jeg synes det er moro å følge med i Vestfolder'n for å få informasjon om det som skjer i etaten. Det aller meste av informasjon vi får om virksomheten vår, få vi gjennom bedriftsavisa.

Jeg synes også at det er positivt at avisa er blitt større. Det gir bedre og større bilder, og det er viktig å bruke bilder i tilknytning til stoffet.

Avisa gir en fin dekning av de forskjellige delene av virksomheten. Det er både intervjuer og mye saklig informasjon om det som skjer.



Hans Thv. Kittelsen, tidligere medlem i redaksjonen:

— Jeg leser alltid Vestfolder'n, og i utgangspunktet er jeg interes-

sert i alt som har med vegvesenet å gjøre. Det første jeg leser er det lette stoffet som reportasjer og intervjuer og ting som direkte berører min egen arbeidssituasjon. Senere, når jeg har bedre tid, tar jeg for meg resten av innholdet. Noe leser jeg på jobben og noe leser jeg hjemme, for jeg tar alltid med meg Vestfolder'n hjem.

Da jeg var med i redaksjonen, var jeg opptatt av at vi skulle beholde det gamle formatet, men en venner seg til alt og jeg reagerer ikke negativt på det nye formatet nå. Det nye formatet gir opplagt muligheter til å få en bedre bildegjengivelse.

Jeg savner ikke noe spesielt i Vestfolder'n, men jeg savner et større engasjement fra de ansatte. Jeg ønsker at de ansatte bruker bedriftsavisa mer til saklig meningsutveksling eller kommentarer til stoff som har blitt presentert tidligere. Det har alltid vært forbausende få reaksjoner på det som har vært skrevet. Ved å bruke arbeidsplassreportasjer og intervjuer blir avisa mer levende. Personlig synes jeg at avisa skal ligne mer på en dagsavis enn en liten bok. Vestfolder'n har blitt bedre og det er positivt. Stoffvalget er alltid en balansegang, men jeg mener alltid Vestfolder'n gir oss noe informasjon som vi ellers ikke ville ha fått uansett hvor vi befinner oss i etaten.

Til slutt vil jeg benytte anledningen til å ønske Vestfolder'n lykke til i de neste 10 år. Jeg håper og tror at avisa er kommet for å bli.

Piggdekk er tillatt fra 16. oktober

Etter 15. oktober er det tillatt å bruke piggdekk.

Selv med piggdekk på alle 4 hjulene kan du ikke kjøre som om det er sommerføre. Husk å avpasse farten etter veg-, vær og føreforhold.

VEGVEDLIKEHOLDT FØR, NÅ OG I FREMTIDEN

Av Nils I. Skjevik

10 år har gått siden Vestfolder'n startet. For en mangfoldig virksomhet som vegvesenet inneholder 10 år mange hendelser og forandringer. Dette gjelder også vedlikeholdet.

Grusveger

I 1974 var vegene i Vestfold på mange måter annerledes enn nå. Vi hadde akkurat startet på et større program for legging av billige faste dekker på grusvegene. Det var dobbelt overflatebehandling som ble benyttet. I 1974 hadde vi 307 km fylkesveg og 56 km riksveg med grus. Siste riksvegstrekningen, riksveg 306 Holt—Askjer, fikk fast dekke i 1982. Av fylkesvegene har det de siste årene gjenstått 24 km med grus. Etterat to strekninger er tatt i år står ca. 18 km igjen. Dette regner vi med blir borte i løpet av et år eller to.

Arbeidsmiljøloven

1. juli 1977 ble arbeidsmiljøloven innført. Denne fikk selvsagt betydning for en rekke områder innen vår virksomhet. Bl. a. fikk vi bestemmelser om avspasering for mannskapene i vinterberedskap. De nye bestemmelsene førte til diskusjon om vi var i stand til å utføre nødvendig brøyting utenom ordinær arbeidstid. Tilpasningsregler har gjort at det nå er lite problemer med dette.

Områdeinndeling/vegstasjoner

Fra 1. desember 1978 gikk vi over fra 5 til 3 vedlikeholdsområder med Sande, Ås og Verningen som stasjoner. Vegmestre ble da Sommervik, Henriksen og Pape. Kjente vegmesternavn fra årene før var Langjordet, Berg, Clementz og Fjellbo.

Verningen vegstasjon sto klar til innflytting i august 1978. Område 3 kunne altså i 1978 starte i

tidsmessige lokaler. Dette er flaggskipet vårt når det gjelder vegstasjoner. Nesten 7 år senere, våren 1985, vil vegstasjonen på Ås forlate en nesten helsefarlig brakketilværelse og flytte inn i nye lokaler. Mens Verningen totalt i 1978 kostet 5 mill. kroner, hvorav ca. 2 mill. kroner til selve bygningene, vil den nye bygningen på Ås med tilbehør koste ca. 9 mill. kroner. Her vil det bli plass til laboratoriet, grunnboring og diverse kontorer utenom vegstasjonen.

Sande har også en brakketilværelse, men ikke med alvorlige mangler. Det er foreløpig ikke planer for mer permanente bygninger her.

De siste årene har vi også fått en omfattende utbygging av utestasjoner til spise- og hvilebrakker for driften.

Bevilgninger

1978 var det siste året med gode bevilgninger til fylkesvegene. Anleggsbevilgningene forsvant og vedlikeholdsbevilgningene gikk fort nedover til ca. 50% av 1978-bevilgningen. Dette har siden blitt en stor utfordring til vedlikeholdsavdelingen. Vi skal altså prøve å holde fylkesvegnettet i best mulig stand med svært lave bevilgninger. Jeg synes vi har klart dette på en god måte, selv om vegnettet gradvis brytes ned.

Vi har fått tilsagn om statstilskudd til forsterkning av viktige fylkesveger fra 1986. Fylket skal yte 50% av kostnadene. Disse millionene vil kunne bli en spennende ny giv i arbeidet med vedlikehold av fylkesvegene, og i vårt arbeid med å imøtekomme næringslivets ønsker og behov for et rasjonelt vegnett.

Salting

Etter mye diskusjon startet vi vinteren 1979—80 med salting av E 18. Den tildels vanskelige tekniske jobben med den preven-

Forts. side 31 —



På høsten 1979 sto saltutstyret klart på Ås vegsentral. Før dette hadde det vært lange og harde diskusjoner om nytteverdien av å bruke salt i vintervedlikeholdet i Vestfold.

Blomster til vegvesenet

Vegvesenet har fått blomster i ordets rette forstand. Etter at vi i sommer bygde om krysset mellom E-18 og fylkesveg Z-945 på Kjeldås, kom det en pen blomsterbukett med en hyggelig hilsen for godt utført arbeid fra Eva Vold som er en av dem som bor like i nærheten av krysset.

På kortet sto det: «Veikrysset på Kjeldås har blitt ordentlig fint, og takk for forbikjøring forbudt skiltene. Nå kjører vi trygt».

Vi kan ikke gjøre annet enn å takke for blomstene. Det er hyggelig å vite at de arbeidene vi utfører blir satt pris på. Blomstene er like mye en hilsen til de av våre folk som utførte jobben som til de ansatte på kontoret. Uten en samlet innsats fra etaten ville vi ikke kunne greie å arbeide på en skikkelig og effektiv måte. Vi bringer her et bilde av de fine rosene som prydet resepsjonen på vegkontoret i mange dager.

Vi må også ta med en annen hyggelig hilsen. For vel en måned siden fikk vi et brev fra ordføreren i Hedrum. Under overskriften «ÆRES DEN SOM ÆRES BØR» kunne vi lese følgende:

«Hedrum kommunestyre var lørdag 15/9-84 på befaring i Hedrum kommune. Selv om vi så mange og store oppgaver som fortsatt var uløst på vegsektoren, så kunne vi ikke unngå å legge merke til alle de forbedringer og nyanlegg som var utført i kommunen de senere år. Her kan vi nevne gang-/sykkelvei fra Nanset til forbi Hagasvingen, gang-/sykkelvei i Yttersø-/Frankendalsveien, gang-/sykkelvei fra Kverken til Bommestad skole, gang-/sykkelvei fra Kvelde til Fosserødåsen (under utførelse) og sist men ikke minst det store og kanskje det mest vellykkete gang-/sykkelveianlegget fra Amundrød til Langåker.

Kommunestyret merket seg

også at riksvei 304 fra Sundet til Kvelde var blitt en helt annen og at her var fortsatt høyst påkrevde utbedringer under utførelse.

Til og med den «fredede vei» fra Holm til Hvåra og fra Haugen til Enge har blitt tilgodesett med noen midler. Dessuten har vi fått ny bru over Lågen ved Hvåra, og over Sundegapet.

Holmsfoss bru er fortsatt smal, men den har blitt nymalt og fått nytt dekke og blitt påmontert en kjærkommen gangbane.

Det ble også bemerket at da Hedrum kommune skulle overta gamle rv. 8 gjennom Kvelde, så ble veien rustet opp og nyasfaltert før overdragelsen.

Men det som kommunestyret spesielt merket seg, var utførelsen og finishen på de anlegg Vegvesenet har. Her blir planert og avrundet, frøsådd og dandert som om det skulle være et parkanlegg. Det er derfor en glede for meg på kommunestyrets vegne å få rette

Forts. side 19 —



Her er blomstene som prydet vegkontorets resepsjon i flere dager,



..... og her er det ombygde krysset som er årsaken til at vi fikk blomstene.

VESTFOLDER'N RUNDER EN MILEPÆL

*Gutenberg,
trykkekunstens far,
åpnet veien for ordet
for hele verden.
Åvløste skriftlære munk.
Tenkte han seg da
Shakespeare, Ibsen,
V.G., Dagbla?
For ikke å snakke om
Vestfolder'n?*

*Ikke desto mindre.
500 år etter står
Vestfolder'n der.
På solid Gutenberggrunn.
Lykkelig forløst,
med innsats
fra mange hold.
Idag en halvokst ungdom,
fortsatt i vekst.
I innhold som i form.*

*Vårt eget blad —
i en verden av media.
Hva sier dikteren:
«Trykksvertestrømmenes
evige Niagara
stappes i oss».
— Mens Vestfolder'ns
lille bekk tas inn
med lyst og interesse.
Uten påtrykk.*

*Litt rart kanskje.
For Vestfolder'n har:
Ingen sensasjoner.
Ingen spenning, romantikk.
Ingen krig og intet drama.
Lite sport og
orddueller.
Ikke engang
Mikke, Donald
og Fantomet.*

*Hva har den da?
— Litt historie, endel fag.
Hva gjorde vi igår?
Hva gjør vi idag?
Og hva skal vi gjøre imorgen?
Et jubileum, litt regelverk.
Et intervju på arbeidsplass.
En meningsytring nå og da.
— Men fremfor alt:
Vi får vite om hverandre.*

*Kan dette derfor
føre til noe mer?
Et bidrag
til å se litt
på vårt yrkesfelleskap?
Hvor alle har sin del
av jobben.
En buskelapp for
sammenheng og helhet,
et lagspill i bil og veg?*

*La oss
ved utgang av
det første tiår
gratulere hverandre.
Og hilse til Jan, redaktøren.
Som tross all god hjelp
fra andre
er den første
som æres bør.
Og til jubilanten selv:
Vestfolder'n lenge leve!*

Leif Blomdal

Apropos høstmørket

6 gode råd om billys

Avdelingsingeniør Finn Larsstuen i Vegdirektoratet har følgende gode råd til bileiere når vi nå går inn i de mørke høstkvelder:

- * Det er viktig å se etter at billyset er i orden, ikke bare for at du selv skal se vegen, men også for å bli sett uten å blende andre trafikanter.
- * Kontroller at reflektorene ikke er matte eller har begynt å skalle av, og at lypærene ikke er sotete. Bytt i tilfelle begge hovedlyspærene. Dette gjelder særlig de tradisjonelle pærene.
- * For å få et så godt lysutbytte som mulig må spenningen fram til pæra være tilstrekkelig høy. Dårlige kontaktpunkter/ ledninger fører til at mye av spenningen forsvinner underveis før den når pæra, og lysutbyttet blir dårlig. Det er viktig ikke å bruke ulovlige pærer med for stor wattstyrke eller feil sokkel. Slike tilbys nå i enkelte forretninger.
- * Sørg for at eventuelle ekstra lys er montert og koplet riktig.
- * Lyktene må justeres til riktig høyde. Dette er en enkel jobb som kan utføres av servicestasjoner og verksteder godkjent for dette.
- * Har du spørsmål om billys, kan du henvende deg til Biltilsynet, godkjente verksteder og teststasjoner.

VEGAS ÅRSMØTE 1984

Årsmøtet finner sted onsdag 14. november kl. 19.00 i det store møterommet i 6. etasje på vegkontoret.

Egen innkalling til medlemmene er også sendt ut, så ta notisen som en påminnelse.

Møt opp og vær med og bestem over Vegas fremtid!

Hilsen styret.



Vegvesenets filmfotograf i aksjon under opptakene av barnas adferd på gang- og sykkelvegen i Borre.

Kjøreløys over tenningen på våre egne biler

I løpet av sommeren har de fleste av våre gule biler fått lyset koblet over tenningen slik at lyset automatisk tennes når bilen starter. Nå midt i september gjenstår det montering på 8 biler, og på verkstedet på vegsentralen har vi fått oppgitt at dette blir ordnet så snart bilene kommer inn til vegsentralen.

Monteringen av kjøreløys over tenningen på våre gule biler er et resultat av kjøreløysaksjonen vi har hatt i sommer. Dette er den eneste måten å sikre at bilene alltid bruker lyset. Når det samtidig er klart at kjøreløysbruken er med på å gi sikrere trafikkforhold på vegene, er den samlede kostnaden for vegvesenet her i fylket liten i forhold til den trafiksikkerhetsgevinst vi får igjen. Totalt koster ombyggingen av lyset ca. 10 000 kroner for samtlige av våre biler.

BILTILSYNET FILMER SYKKELKULTUREN I BORRE

Reportasje Jan Haugerød

Biltilsynet har kastet seg ut på filmfronten. I samarbeid med trafikkskonsulent Eva Moe i Borre har Lars Øygard vært ute og tatt opp videoopptak av skolebarnas sykkelkultur på gangveien langs rv. 310 i Borre. Bakgrunnen for filmopptakene er at det har skjedd flere alvorlige ulykker mellom syklende skolebarn på sykkelstien mellom Granly skole og Kirkebakken i Borre.

Det er først og fremst ungdomsskoleelevene som har en dårlig sykkelkultur. De sykler flere i bredden og krysser riksvegen uten å se seg for, ved siden av at de er lite observante overfor andre på gang- og sykkelvegen.

Videoopptakene skal settes sammen til en film som skal brukes

i skolens trafikkopplæring. Her vil elevene få se sin egen oppførsel i trafikken, og det er å håpe at dette vil være med på å gi bedre trafikkforhold for alle som ferdes på gang- og sykkelvegen.

Hittil har det vært vanskelig å finne ut noe spesielt om antallet ulykker på gang- og sykkelveger.

Lars Øygard kan fortelle at vi her på vegkontoret bare får melding om de politirapporterte ulykkene, men dette utgjør en liten del av alle trafikkulykkene. For å få en bedre oversikt over ulykkene på gang- og sykkelvegen i Borre, har det nå blitt utarbeidet et skjema som elevene skal fylle ut og returnere. Skjemaet skal være et hjelpemiddel i arbeidet med å kartlegge omfanget av ulykker på denne gang- og sykkelvegen.



Lokalavisene var også interessert i dette prosjektet. Her blir Lars Øygard (til venstre) og Eva Moe intervjuet av Sven Aage Madsen fra Tonsbergs Blad og Bent J. Tanstad (lengst til høyre) fra Gjengangeren.

ORDET FRITT

Er trafikksikkerhetsaksjonene kommet i stedet for økonomiske uttellinginger?

Spørsmålet synes aktuelt etter å ha overlevd «Aksjon skoleveg, aksjon lysbruk, aksjon promille, aksjon helgeulykker, aksjon trafikksikkerhet i Forsvaret og Nordisk trafikksikkerhetsår» i løpet av et par års tid.

Det er betegnende at antall aksjoner rettet mot trafikksikkerhet synes å ha økt i takt med reduksjonen i bevilgningene til veg- og trafikkformål. Til tross for alle aksjoner har siste års ulykkestall steget. Vi som til daglig arbeider med trafikksikkerhet, vet at økte ressurser er nødvendig hvis vi virkelig skal kunne redusere ulykene. Ut fra politiske motiver skjønner jeg godt at aksjoner blir satt i gang — det politiske liv er som kjent langt fra evig — men det er en illusjon å tro at aksjoner kan kompensere for reduserte bevilgninger og stillingsreduksjoner.

Selv om jeg innser nytten av å spille på utradisjonelle virkemidler i trafikksikkerhetsarbeidet, lider det store flertallet av aksjonene av en rekke uheldige, felles trekk.

De aller fleste aksjonene oppstår og tilrettelegges på sentralt hold. Det legges da gjerne fram en idéskisse eller visse rammebetingelser for aksjonen. Svært lite konkrete opplysninger om hva som faktisk kan og bør gjøres kommer ut. «Opplegget er basert på en stor grad av individuell frihet», heter det i de fleste brev. Javel, så sitter vi hver på vår tue og forsøker å finne på noe lurt. Hvis derimot den sentrale aksjonskomiteen hadde presentert et mer detaljert opplegg, ville oppgaven kunne utføres mye mer rasjonelt. Da visste vi hva vi skulle gjøre. Jeg har ikke noe imot selvstendig tenkning, men det er

viktig at motivasjon og engasjement ikke forsvinner i starten fordi man er usikker på angrepsmåten. Det er for enkelt gang på gang å slenge ut en idé som man overlater til andre å gjøre noe ut av. Ressurssparende og målbevisst virker det i alle fall ikke.

Ofta er det en landsomfattende ulykkesundersøkelse som danner grunnlaget for aksjonen for å sikre et visst faglig grunnlag. Det er vel og bra, men jeg tviler likevel på om effekten av alle aksjonene står i forhold til innsatsen.

Der er heller ikke slik at en rekke personer til enhver tid sitter klar til å påta seg slike ekstraoppgaver uten at det går ut over noe annet. Ikke sjelden går aksjonene utover det bevisste, kontinuerlige trafikksikkerhetsarbeidet som drives i vår etat. Vår strategi er fastlagt gjennom langtidsplanarbeid og årlige budsjetter samt løpende informasjon om ulykkesutviklingen. Gjennomføringen av dette arbeidet er det viktigste. Trenger vi spesielle aksjoner, er det bedre at disse har sitt utgangspunkt i lokale forhold som et supplement til det kontinuerlige trafikksikkerhetsarbeid.

En annen fellesnevner for aksjonene er at eventuelle utgifter skal bæres lokalt. Vi har ikke så flust med penger at vi til enhver tid kan omprioritere fordi det er en aksjon på gang. Det er bittert å se at eventuelle midler til aksjonene blir brukt opp av den sentrale komiteen, mens vi som vitterlig skal gjennomføre aksjonene, ikke får noe.

Hadde vi fått informasjon om at noe var på gang i god tid før det skulle gjennomføres, kunne vi innarbeidet det i våre meget

beskjedne ordinære budsjetter. Slik som aksjonene har vært drevet har det vært umulig.

Jeg ser imidlertid ikke helt bort fra at aksjoner i visse tilfeller bringer verden framover. Skal vi få noe vesentlig igjen for den betydelige innsatsen som legges ned i aksjonene, må de begrenses i antall og planlegges bedre i samarbeid med de som skal gjennomføre dem. Hvis ikke det skjer, vil aksjonene i beste fall fungere som en reklameplakat for trafikksikkerheten, men uten noen beviselige resultater.

Tore Kaurin

Ca. 15% av samtlige barneulykker skjer i trafikken

I henhold til prosjektet «Barneulykker i Vestfold» som til nå har registrert samtlige ulykker blant barn under 15 år som kommer i kontakt med helsevesenet etter ulykker, skjer ca. 15% av samtlige barneulykker i trafikken. På landsbasis antas tilsvarende tall å være ca. 20%. Det er bare ulykker i tilknytning til bolig/hage som forekommer hyppigere enn trafikkulykker. Imidlertid er trafikkulykkene oftest mer alvorlige enn andre ulykker. Trafikkulykkenes andel av det totale ulykkestall varierer svært mye fra kommune til kommune. Når undersøkelsen er ferdig, vil vi eventuelt komme tilbake til enkeltresultater.

Blomster til ...

Forts. fra s. 16 —

en takk og anerkjennelse for de arbeider Statens Vegvesen har utført eller medvirket til i Hedrum kommune de senere år.

Administrasjon og «utførere» har all ære av veianleggene som er utført i Hedrum kommune.

På vegne av et takknemlig kommunestyre
Olav Bergene Holm
ordfører»

STRID OM SNØBRØYTING I VESTFOLD

Av *Andreas O. Setsaa*

Vi har nå lagt bak oss en strid med noen av de private kontraktører som brøyter våre riks- og fylkesveger. Da striden har vakt endel offentlig interesse, er det kanskje rimelig at våre ansatte får en orientering gjennom vårt bedriftsorgan.

Snøbrøyting med bil og plog har fra gammelt av vært en oppgave som har vært delt mellom vegvesenet og private kontraktører. Idag brøyter vi E 18, mens resten av riks- og fylkesvegene utenfor byene er fordelt til lastebileiere som har kontrakt med vegvesenet om å holde vegene brøytet etter en viss standard. Disse kontraktene hadde en varighet på ett år, og ble normalt fornyet på ettersommeren. Dette skjedde etter drøftinger med en av lastebilnæringens organisasjoner.

Våren 1984 foretok Vegdirektoratet en vurdering om denne form for kjøp av brøytetjenester var den eneste riktige. Regelverket for Statens anskaffelsesvirksomhet skal benyttes også ved kjøp av brøytetjenester, og dette regelverk slår fast at det sentrale prinsipp er at enhver kontrahering skal basere seg på konkurranse. Som en naturlig følge av dette ville Vegdirektoratet gå inn for kjøp av brøytetjenester etter tilbudsprinsippet.

Vegdirektoratet utarbeidet så retningslinjer for hvorledes slike tilbud skulle innhentes, men stilte vegsjefene fritt til å vurdere om ordningen skulle tas i bruk, for kommende sesong.

I Vestfold besluttet vi å hente inn tilbud på 9 brøyteroder, eller 20% av det private marked i 1984/85. Vi så det som hensiktsmessig å opprette 5-årskontrakter med inter-

esserte lastebileiere slik at de skulle ha en rimelig tid å avskrive utstyret sitt på.

Lastebilnæringen ble orientert om vårt standpunkt i sommer, men ga uttrykk for at de mislikte den nye ordningen og ønsket å beholde den gamle. De argumenter som ble båret frem, var etter vårt syn ikke sterke nok til å endre vårt standpunkt om å be om tilbud, og gjennom lokalpressen søkte vi etter brøytekontraktører for de 9 rodene vi hadde valgt ut.

Lastebilnæringen hadde gjennom en av sine organisasjoner bedt medlemmer om ikke å legge inn tilbud. Denne oppfordring synes å ha blitt fulgt, for vegvesenet fikk inn akseptable tilbud på bare 3 av de 9 rodene. Blant annet hadde de gamle kontraktørene unnlatt å legge inn tilbud, og dermed satt seg selv utenfor.

I møter med vegvesenet i september forlangte lastebilnæringen at vi skulle forkaste de innkomne tilbud og tegne ny kontrakt med samtlige gamle kon-

traktører. Da vegvesenet selvfølgelig må ha råderett over hvorledes vi skal kjøpe våre tjenester, og hvem vi skal kjøpe dem fra, ble rimeligvis drøftingene med lastebilnæringen brutt.

Vi hadde nå fått dårlig tid på oss, vinteren kunne være om hjørnet, og samtlige brøytekontraktører vi ønsket å engasjere på nytt ble tilskrevet og forespurt om de var interessert i å tegne ny kontrakt. Nesten alle svarte positivt. Denne fremgangsmåte ble valgt fordi vegvesenet ikke har oversikter som viser hvilken organisasjonstilknøyning den enkelte lastebileier har, men også fordi brøytekontrakten er en forretningsavtale mellom bileieren og vegvesenet.

Dermed ble også forslag til ny brøytekontrakt sendt ut til lastebileierne.

Så kunne vi lese i lokalavisene at «lastebileierne mot snøbrøyting til tilbudspris», «lastebileierne truer med å boikotte snøbrøytingen», «snøbrøytingen i vinter-Vestfold er i faresonen».

Vi måtte da be lastebileierne returnere kontraktutkastene innen en gitt frist, samtidig som vi forberedte oss på å måtte overta deler av snøbrøytingen i egen regi. Ved fristens utløp hadde vi fått tilbake noen kontrakter. Samtidig



Når enden er god Vegvesenet kom til slutt til enighet med lastebileierne om brøytingen av riks- og fylkesvegene i Vestfold for den kommende vinteren.

VEGVESENETS VEG- OG TRAFIKKPLANLEGGING

Av Tore Foss

Planprosessen og planleggerens rolle

Det er vel neppe noen annen virksomhet i vegvesenet som er så utadvendt som veg- og trafikkplanleggingen.

Vår planlegging får konsekvenser for mange berørte enten det er den enkelte trafikant og transportutøver eller offentlige myndigheter, interessegrupper, foreninger, lag og selvfølgelig også grunneiere. Dagens veg- og trafikkplanlegging må derfor skje i en kontinuerlig dialog med disse interessentene. I dette samarbeidet er det vegvesenets ansvar å belyse de konsekvenser våre planer vil få for de øvrige samfunnsinteressene og den enkelte.

Det har ikke alltid vært praktisert en så åpen planprosess. Det var i stor grad de erfaringer som ble høstet i midten av 1970-årene i forbindelse med NVP II planleggingen

fikk vi et brev fra en av organisasjonene til lastebileierne som underrettet oss om at de brøytekontrakter vi hadde sendt ut, ble oppbevart på organisasjonens kontor.

Til tross for denne halve sannhet fant vi det likevel hensiktsmessig å avvikle et forhandlingsmøte.

Konklusjonen her ble at vegvesenet skriver 5-års-kontrakt med de tre akseptable tilbydere. De øvrige seks «tilbudsroder» tilbys fjorårets kontraktører på grunn av tidsnøden. En av fjorårets kontraktører bytter rode med en som takker av og beredskapsgodtgjørelsen settes til samme beløp som ifjor.

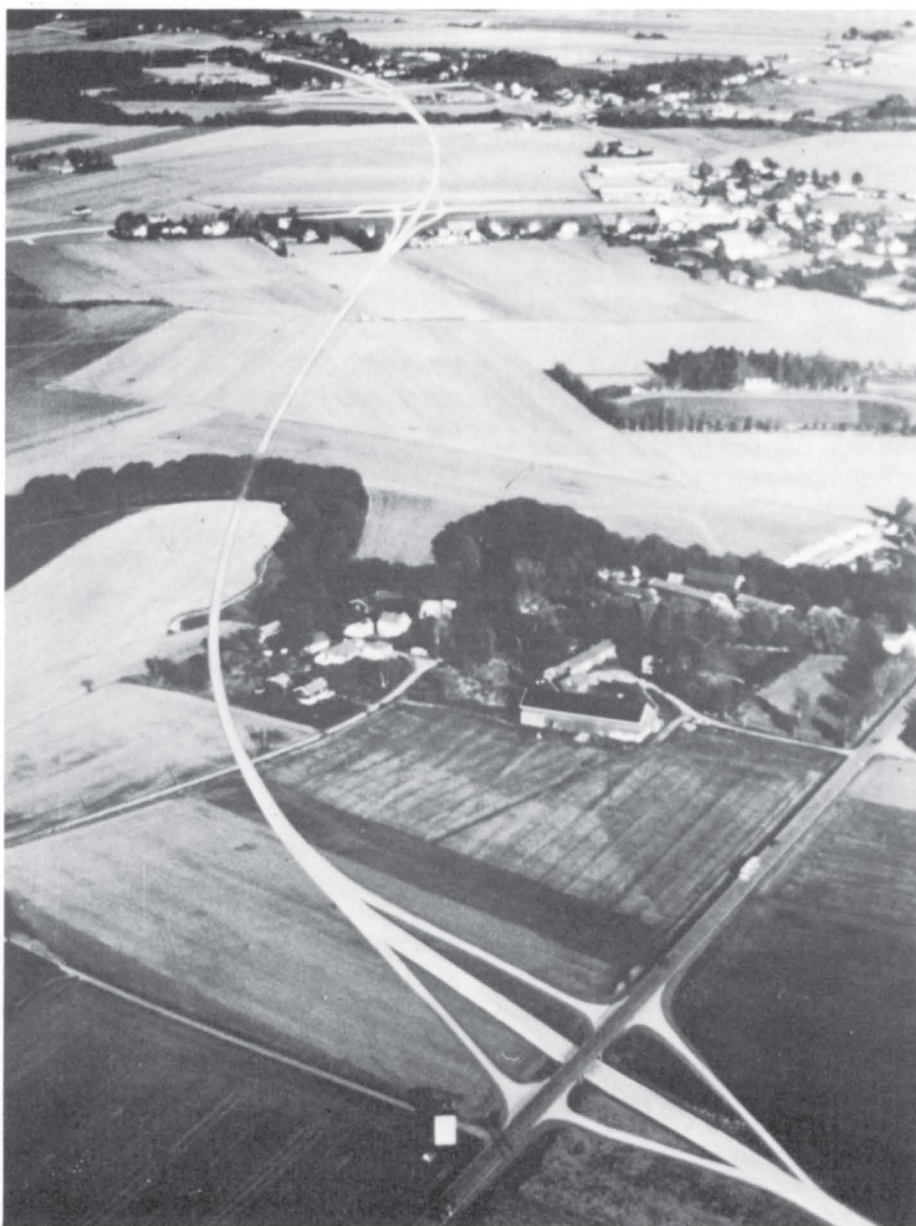
Riks- og fylkesvegnettet i Vestfold vil dermed bli brøytet også for neste sesong.

gen i byer og tettsteder som ga støtet til denne utviklingen.

Også i Vestfold ble det høstet verdifull erfaring i NVP II arbeidet. Spesielt var dette tilfellet i dette arbeidet i Borre kommune. Her ble det, i samarbeid med Vegdirektoratet og Transportøkonomisk Institutt lagt opp til et omfattende samarbeids- og medvirkningsopp-

legg. De erfaringer som ble høstet her i Vestfold har vært endel av bakgrunnsmateriale for de retningslinjer som etterhvert har kommet på dette området.

Denne endringen av planprosessen stiller etterhvert stadig større og endrede krav til planleggerne. I tillegg til å være dyktig på sitt fagområde, bør dagens planlegger være samfunnsinteressert og derigjennom skaffe seg innsikt også på andre viktige sider ved samfunnet enn vegsektoren. På den måten vil han være bedre i stand til å vurdere de ulike



Planavdelingen driver ikke bare med karttegning. Idag brukes det også store flyfoto, og når de nye vegene tegnes inn på bildene, gir dette en langt bedre oversikt for publikum enn de tradisjonelle vegplanene.

konsekvenser av vegvesenets planer, slik at en kan komme fram til gode totalløsninger som de fleste kan akseptere.

Med det utstrakte samarbeid som idag skjer under planleggingen, stiller det også store krav til planleggerne som forhandlere. I tillegg er kravene til presentasjon av våre planer betydelig skjerpet.

Hva er planlagt

Planlegging av ny E 18 har stått øverst når det gjelder planlegging i Vestfold de siste 10 år. Da store deler av Vestfold er tettbefolket og arealene av mange grunner er svært verdifulle med dertil sterke sektorinteresser, har en ikke tidligere lyktes å komme fram til enighet om løsninger for ny E 18. Dette har gjort det mulig å få utført en rekke andre høyt prioriterte oppgaver. Eksempler har vært rv. 8, Lågendalsveien og gang-/sykkelveger. Vestfold har nå utbygget over 100 km gang-/sykkelveger. Denne satsingen på gang-/sykkelveger har vært en av hovedårsakene til den bedring Vestfold har oppnådd når det gjelder trafikksikkerheten de siste årene. For 10 år siden lå Vestfold betydelig over landsgjennomsnittet i antall trafikkulykker. Idag ligger vi under.

Da vi i 1983 endelig fikk Stortingets avklaring på trasévalget for E 18 midtre Vestfold, markerte det en milepæl i planleggingen i Vestfold. Utbyggingen av E 18 vil fra nå av og i mange år framover bandlegge over halvparten av våre årlige tildelinger på anleggsbudsjettet. Dette må nødvendigvis føre til en sterk reduksjon av gang-/sykkelvegutbyggingen i fylket. En mangeårig epoke i vårt fylke med intensiv planlegging og utbygging av gang-/sykkelveger synes derved å ebbe ut for denne gang.

Nedtrappingen av gang-/sykkelvegutbyggingen vil føre til økte ulykkestall dersom vi ikke gjør noe aktivt for å dempe en slik utvikling. Vi står ikke hjelpeløst i dette arbeid

— selv om de økonomiske muligheter er trappet ned. De siste års forskning og utprøving i både inn- og utland innenfor fagområdene trafikkteknikk og trafikksikkerhet har brakt fram mye viten om effekten av forskjellige tiltak. En aktiv bruk av slike tiltak, som både kan være fysiske tiltak på selve vegnettet, trafikkregulerende tiltak og holdningsskapende tiltak ovenfor den enkelte trafikant, bør gi resultater i form av bedre trafikksikkerhet. Trafikkproblemene på E 18 i nordre Vestfold er ikke nye for planavdelingen. Det er nå omlag 10 år siden utredningsarbeidet for å finne en ny tracé for E 18 startet.

Selve utredningen forelå i 1977. På grunnlag av denne vedtok Stortinget senere den såkalte kombinasjonslinjen som løsning. Gjennom arbeidet med revisjon av Norsk Vegplan for 1986-89 og 1990-93 har vi lagt ned mye arbeid i å få dokumentert de trafikkavviklingsproblemer vi vil få på E 18 i nordfylket i årene fremover. Samtidig har vi pekt på at vi ikke ville kunne utbygge E 18 på denne strekningen innenfor egne budsjetttrammer før år 2005-2010. Dette vil være alt for sent sett i forhold til de store trafikkavviklingsproblemer som vil oppstå før den tid. Det er spesielt hyggelig for oss å kunne registrere at det både i Fylkestingets uttalelse til vårt forslag til Norsk Vegplan og ved senere behandling i Vegdirektoratet har vært forståelse for problemene og at noe må gjøres raskere enn hva våre ordinære rammer gjør mulig. Vi ser derfor ikke bort fra at det kan bli stilt ekstra bevilgninger til disposisjon for en raskere utbygging av E 18. Dette markerer imidlertid enda en milipæl og betyr at det ligger en stor oppgave foran oss i de nærmeste år for å komme fram til en løsning på E 18 i nordfylket som det kan skapes enighet om. Vi har foreslått at det blir sett på trasévalget på nytt og at den tidligere Kombinasjonslinje

inngår som et alternativ. Fylkestinget har sluttet seg til dette planopplegget. Endelig avklaring på dette opplegget får vi våren 1985 i forbindelse med Stortingets behandling av Norsk Vegplan for 1986-89 og 1990-93.

Etter hvert som E 18 tar en stadig større del av fylkets bevilgninger, vil denne vegruten få en god standard, samtidig som det blir mindre igjen til resten av riksvegnettet. En viktig oppgave i årene framover vil være å opprettholde god framkommelighet på det øvrige vegnettet. Spesielt gjelder dette de viktigste transportruter, enten disse berører riksveger eller fylkesveger. Med stadig mindre bevilgninger til disposisjon både til riksveger og særlig til fylkesvegene, stilles det store krav til en samordning og prioritering av tiltak på dette vegnettet. Både ordinære anleggstiltak og vedlikeholdstiltak bør prioriteres, slik at det fører til at en oppnår de mål som er viktigst for transportruten.

En slik måldiskusjon for de ulike vegruter og deretter samordning av tiltak må skje på grunnlag av oversiktlige og så enkle planer som mulig. Å utarbeide slikt planmateriale vil være en viktig oppgave for planavdelingen i årene framover.

Organisering

Organiseringen av planavdelingen bør til enhver tid være tilpasset de oppgaver vi står overfor. Dette var også bakgrunnen for at det allerede for 10 år siden ble opprettet en egen trafikkseksjon ved avdelingen med formål å arbeide med trafikktekniske og trafikksikkerhetsmessige oppgaver.

I de siste årene har planavdelingen vært i en særlig presset plansituasjon på grunn av manglende avklaring på bl.a. E 18. Dette har ført til at vi har måttet prioritere detaljplanlegging av hensyn til kontinuerlig anleggsdrift. Dette har

Fortsatt for liten kjørellysbruk i Vestfold

Av Jan Haugerød

Årets største trafikksikkerhetskampanje «Aksjon Kjørellys» går mot sin avslutning, men fortsatt er kjørellysbruken i Vestfold for dårlig. Gjennomsnittlig for fylket sett under ett kan vi regne med en lysbruk på ca. 50%. Dette er langt under den målsetting på 85% lysbruk som Vegdirektoratet satte som målsetting for aksjonen.

Biltilsynet har drevet omfattende tellinger på faste steder med jevne mellomrom helt siden aksjonen startet i mars måned. Tellingene viser at lysbruken har økt noe her i fylket, men at aksjonen tross iherdig innsats både fra oss selv, Vegdirektoratet og ikke minst lokalavisene ikke har gitt de ønskede resultater. Det kan se ut som om vestfoldingene ikke lar seg påvirke like lett som folk i andre deler av landet. Vi har hele tiden ligget

svært nær bunnen på den listen som Vegdirektoratet gir ut hver måned med fylkesvise oversikter over lysbruken.

Det er ikke bare vi i Vestfold som er dårlige til å bruke lys. Selv om de fleste fylkene har en høyere lysbruk enn vi har, er det bare Troms som de siste to månedene har kommet opp i over 85% lysbruk. De aller fleste fylkene ligger et sted mellom 55 og 65%.

Vegdirektoratets målsetting med aksjonen var å oppnå en gjennomsnittlig lysbruk på 85% på landsbasis gjennom en frivillig ordning. Vegdirektoratet ønsket i første omgang ikke et nytt påbud på lik linje med f. eks. bilbeltepåbudet.

Selv om lysbruken er blitt noe mindre enn det Vegdirektoratet håpet på, ser det foreløpig ikke ut til at Vegdirektoratet vil gå ut å foreslå et påbud. Kjørelysaksjonen som sådan vil bli avsluttet i løpet av

oktober måned, men biltilsynet vil fortsette med tellingene videre uthøver høsten. Det skal også foretas noen tellinger neste år. «Bruk Kjørellys»-skiltene som det er satt opp 12 stykker av her i fylket vil ikke bli tatt ned i høst. De vil bli stående opp fortsatt en tid framover. Vegdirektoratet vil også utover våren neste år med jevne mellomrom minne om kjørelyset, men det blir ingen direkte aksjon neste år for å bedre kjørellysbruken.

Slitt sikringsutstyr for barn gir falsk trygghet

Trygg Trafikk har kjennskap til at barn er forulykket og tildels alvorlig skadet selv om sikringsutstyret har vært i bruk under bilturen. Det dreier seg om gammelt utstyr som enten kjøpes brukt eller «arves» i familien eller blant venner.

— Vær derfor nøye med kontroll av festeremmer ved overtagelse av brukt utstyr, sier kontorsjef Per Helljesen i Trygg Trafikk. Misfargede, flekkete remmer/stropper som åpenbart har vært utsatt for søl av forskjellig slag uten at de er forsvarlig rengjort hver gang, vil lettere være utsatt for brudd ved sterke påkjenninger. Det er også en kjensgjerning at remmer og stropper lett kan miste mye av den innebyggede elastisitet som er der for å avdempe nettopp trykket mot barnekroppen og vil således kunne påføre barnet unødige skader. Kontorsjef Per Helljesen peker videre på at kontroll alltid bør foretas av alle sømmer på slikt sikringsutstyr. Er disse «mistenkelige», må de aktuelle remmer/stropper byttes ut.

Se ellers etter Vegdirektoratets godkjenningssmerke som skal finnes på alt godkjent barnesikringsutstyr.



Biltilsynet har gjort en iherdig innsats for å bedre kjørellysbruken på Vestfoldveiene, men foreløpig har aksjonen ikke gitt de ventede resultater her i fylket. Her har Lars Øygard fra biltilsynet tatt videoutstyret i bruk som et hjelpemiddel i informasjonen for å bedre kjørellysbruken. (Foto: Ragnar Guran, Vestfold).

Vitsestafetten går videre

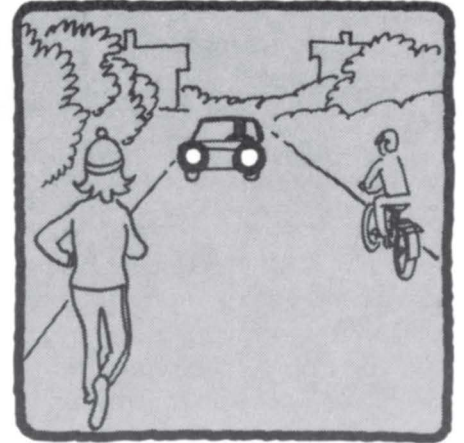
I førsteutgaven av vitsestafetten ga vår tilbakevendte jurist Yngvar Pedersen stafettpippen videre til Oddvar Bakken.



Jeg takker Yngvar Pedersen for oppfordringen, og tar med en vits som helst bør leses med nordnorsk dialekt. Vitsen kunne sikkert vært fra miljøet i vegvesenet, for det hevdes ofte at vegvesenets folk er noe tunghørte. I alle fall passer vitsen for årstiden vi har nå.

Det er to tunghørte som arbeider sammen. Den ene retter seg opp og sier: «F... nå er det snart vinter, og vi som ingen sommer hatt,» deretter svarer den andre. «F... ka ska du med sommerhatt nå når det snart er vinter.»

Jeg tar sjansen på å utfordre Bjarne Veum til neste gang, han har sikkert mange historier å ta av.



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

Ny E 18 på historisk ...

Forts. fra s. 11 —

jordet nærmere nåværende E 18. Riktignok er de svært redusert på grunn av dyrking, og vi er temmelig sikre på at det har vært dyrking i dette området både i yngre og eldre jernalder og inn i bronsealderen.

Vi har også funnet et gårdsanlegg på Fevang, på østsiden av E 18, men dette blir ikke berørt av vegbyggingen, uttaler han.

Begge gårdsanleggene regner vi med stammer fra eldre jernalder. På gårdsanlegget på Hørdal finnes det dessverre ikke spor av hustuftene lenger, og vi regner med at det har gått med i grustaket vest for selve åsryggen. Dette er svært å beklage, da dette er de to første og eneste gårdsanlegg man kjenner til på østlandet.

Før ferien var ialt et tyvetalls personer engasjert i de arkeologiske undersøkelsene i Fevang/Hørdal-området. Nå, etter ferien, er det imidlertid ikke behov for så

mange, slik at det fram til 1. oktober, da gravingen skal avsluttes og anleggsavdelingen sender inn sine maskiner, kun vil være få personer i arbeid i området.

Christian Keller forteller at man nå fremover skal fjerne røyser i vegtraséen maskinelt for å foreta jord- og pollenanalyser av jordlagene under røysene.

Man vet at den tidligste bosettingen var lokalisert til kysten, der befolkningen levde av jakt og fiske. Senere begynte de å dyrke jorden, og vi fikk bosettinger innover i landet. Vi vet også at senere generasjoner igjen ikke var like aktive med jorddyrking og flyttet ut mot kysten igjen, før atter nye generasjoner gjenopptok dyrkingen og flyttet tilbake til innlandsområdene.

Ved de prøvene de nå skal ta ut, håper de å finne fossile rester som kan tidfeste og fortelle oss mere om denne historien. Dette er for så vidt en ny dreining på geologenes arbeidsmetodikk, som de håper og tror skal gi et videre innsyn i våre forfedres liv og levnet.

Minimal bruk av maskiner

Vegkontoret har vi hele tiden hatt et utmerket samarbeid med, forteller Keller. De har ryddet vegtraséen og et større området rundt for at vi skulle få best mulig oversikt over feltet, som har vist seg meget interessant for oss. Vi ba om at det ble ryddet med minimal bruk av maskiner for at ikke marklaget skulle skades, og oppgaven har vegvesenet løst med glans til vår store glede. Helt nydelig, utbryter Keller med et stort smil.

Alle de funn og prøver som er tatt ut, vil utover høsten være gjenstand for stor interesse fra forskjellige fagfolk, som i fellesskap søker å finne fram til en sikker datering og analyse av alle funn. Til slutt håper jeg det skal bli tid og mulighet til å sammenfatte alle data fra Hørdal/Fevang til en folkelig allmennvitenskapelig rapport. Den rene vitenskapelige rapporten vil nok ellers være tørt lesestoff, avslutter Christian Keller en av våre mange, hyggelige og svært interessante samtaler.

I redaksjonen håper vi også å kunne komme tilbake med en rapport om de funn som er gjort.

MASKINAVDELINGEN GJENNOM DE SISTE 10 ÅR

Av Martin Nordkvelle

At det alt er 10 år siden Vestfolder'n så dagens lys for første gang virker nesten utrolig.

10 år — ja, hvordan var det ved maskinavdelingen for 10 år siden, i 1974. Mye er også her forandret i denne tiden. Nye maskiner er anskaffet, slitt ut og solgt, selv om det nok finnes noen som kan feire samme jubileum som Vestfolder'n. Utviklingen har gått sin gang i denne tiden også når det gjelder tekniske finesser ved utstyret. Nye områder hvor maskinen har tatt over arbeidet er det også, men vi ved avdelingen føler vel sterkest den store reduksjonen i antall maskinenheter og personell.

I 1974 var avdelingen bemannet med i alt 99 personer, 65 sjåførere og maskinførere, 27 ved verksted og lager og 7 ingeniører og oppsynsmenn.

I 1984 er bemanningen redusert til 51 personer, hvorav 25 sjåførere og maskinførere, 21 ved verksted og lager og 5 ingeniører og oppsynsmenn. Av denne reduksjo-

nen på 48 personer (nær 50%), er 28 pensjonert og 20 overført til anlegg og vedlikeholdsavdeling.

Dette forteller også at det har vært samme utvikling — reduksjon — i maskinparken.

I 1974 hadde vi i drift 24 lastebiler, mot i dag 14. Vi hadde 14 veihøvlere, mot i dag 9 stk. Hjullasterantallet er redusert fra 8 til 3 og gravemaskinene fra 7 til 4. I samme tidsrom er all pukkverksdrift i Vegvesenets egen regi opphørt, og praktisk talt alt utstyr i den sammenheng er solgt. Egen drift med dosere og borvogner er også slutt.

Det er triste tall dette, særlig for en maskinmann naturligvis. En kan jo spørre h v o r f o r denne negative egenmaskinutviklingen — og hva så med de neste 10 år. Blir egenmaskinene borte i Vegvesenet?

Det er selvsagt flere grunner til en utvikling som denne. Vi skal huske at maskinell anleggs- og vedlikeholdsdrift stort sett har

utviklet seg etter siste krig eller i de siste 35 år. Vegvesenet selv var tidlig med i denne utviklingen og skaffet seg erfaringer ved å kjøpe og ta i bruk biler og maskiner i 1950—60-årene.

Maskinentreprenører var det få eller ingen av i den tiden, og skulle vi drive maskinelt, måtte vi skaffe maskinene selv. Dette bildet har jo endret seg kraftig, og konkurransen mellom maskinentreprenørene gjør at det kan være vanskelig å konkurrere med eget utstyr. Dette er vel en av hovedgrunnene, og politiske svingninger kan kanskje være en annen.

Om denne nedtrappingen vil fortsette, er det vel vanskelig å på noe om. Personlig tror jeg vi nå har nådd et lavmål i maskinantallet. Vi må alltid ha en viss beredskap i Vegvesenet. Våre grunnlagsinvesteringer i verksteder, lager og veistasjoner er store og bør utnyttes. Dette tilsier at vi må ha en egen maskinpark som i tillegg også gir oss et grunnlag for bedømmelse av prisnivået på leiemaskiner.

Jeg vil tro at Vegvesenet til enhver tid må ha en variert, moderne egenmaskinpark, men at utstyret i større grad retter seg mot vedlikeholdet — kanskje!

E 18-planene i Sem og Stokke

Av Steinar Aspen

Planleggingen av ny E 18 i Sem og Stokke er inne i en aktiv periode. I Sem arbeides det med detaljplaner for den vegtraseen som er fastlagt, men gjennom Stokke er kartet fortsatt overfylt av nye veglinjer.

Detaljplan for strekningen Fyllpå—Ekely er delt i to omtrent på midten, ved Aulerød. Den nordre delen (Fyllpå—Aulerød) legges ut til offentlig ettersyn i

oktober/ november. Tisplanen videre er godkjent plan våren/ sommeren 85 og anleggsstart høsten 86.

Planen for den søndre strekningen ligger ca. 3/4 år etter. Anlegget vil imidlertid gå under ett for hele strekningen Fyllpå—Ekely. Målsettingen er å kunne åpne ny E 18 forbi Semsbyen i 1990. Tidspunktet er noe usikkert idet avslutningen i Sem skal henge sammen med videreføringen i Stokke. Ny veglinje gjennom Stokke er som nevnt ennå ikke avklart.

Hovedplanen gjennom Stokke er imidlertid i god gjenge. Tidsplanen viser hovedplanvedtak på

veglinjen i Vegdirektoratet sommeren 87. Før den tid skal vi gjennom en politisk behandling til vinteren for å bestemme hvilke vegalternativer som skal inngå i hovedplanen. Deretter følger bearbeiding av disse linjene og konsekvensanalyse. Planmaterialet som kommer ut av dette arbeidet skal til offentlig ettersyn og politisk behandling i Stokke kommune og fylket, før vegkontoret lager en anbefaling om linjevalg til Vegdirektoratet, forhåpentligvis tidlig i 1987.

Anlegget i Stokke er planlagt å følge umiddelbart etter Sem, dvs. oppstarting i 1990 og fullføring i 1993.

ANLEGGSDRIFTEN 1975—1984

Av Ivar Wulff.

Hva har vi drevet med i disse årene?

Den enkleste måten å finne ut det på er faktisk å bla gjennom jubilanten selv, altså Vestfolder'n. Den gir oss et levende inntrykk i tekst og bilder. Gratulerer!

Her er et resymé over de viktigste begivenhetene:

1975:

E 18 Farriseidet—Sky settes under trafikk etterat diverse bruer v/Lovisenlund og Farriseidet samt veggen Eide—Sky er fullført.

I 1975 ble det brukt 14 mill. kroner til dette anlegget. Anlegget hadde totalt kostet 60 mill. kroner. (I dagens kroner vil dette ha betydd mer enn en fordobling).

Riksveg 8 Steinsholt—Eide—Svarstad ble startet.

Riksveg 305 Sandefjordsvegen (4 felt) forbi Rådhuset ble bygget (4,5 mill. kroner) av Sandefjord kommune.

Dengang hadde vi også fylkesvegmidler: Bl. a. ble Z 430 Ekenessundet bru m/tilstøtende veg igangsatt. (Kostnad 6 mill. 75-kroner).

I alt hadde vi i året 1975 26 mill. kroner til disposisjon på riksvegside og 12—13 mill. kroner til fylkesveganlegg. En beklager seg over den usikre plansituasjonen i de nærmeste årene fremover! (Noen som kjenner seg igjen?)

1976:

I 1976 ble det for første gang siden begynnelsen av 1960-årene tatt inn ialt 26 arbeidsledige til sysselsettingsarbeider (flere anlegg) og enkeltarbeidsplasser. Var

det de første tegn til kommende ulvetid?

Av større anlegg ble: Ny E 18 utenom Larvik (Farrisanlegget) ferdig. Riksveg 306 Hvåra bru med tilstøtende veg (5 mill. kroner) ble startet og Z 430 Ekenessundet bru Nøtterøy—Føyland ferdig.

Forøvrig fikk vi et større jordras tvers over den nye E 18 ved Lovisenlund. En bil ble tatt av raset, men ingen kom til skade.

1977:

I 1977 hadde vi 64 mill. kroner til disposisjon til riksveganlegg og 10,6 mill. kroner til fylkesveganlegg. Av riksvegmidler gikk hele 13 mill. kroner til sikkerhets- og miljøltiltak — en vesentlig økning i forhold til tidligere.

Ny E 18 forbi Sandefjord ble startet etter påske dette året. Av ialt 32 mill. kroner skulle 12 mill. kroner brukes i 1977. Under disse arbeidene ble flere huler fra istiden avdekket i morenemassene, det største med diameter 4—5 meter.

Samme vår ble det satt ny norgesrekord for undervannsstøp på Hvåra bru: 570 kvm i en støp på 13 timer. Arbeidet ble utført i egenregi.

1978:

I 1978 ble riksveg 301 Larvik—Jordet (Stavernsvegen) og riksveg 8 parsellen Eide—Svarstad fullført.

Vi bygget også to nye fergeleier i Svelvik og Verket, et samarbeidsprosjekt mellom Buskerud og Vestfold hvor Vestfold sto for utførelsen.

Vi hadde ialt 61 mill. kroner til disposisjon på riksvegene, mens fylkesvegbudsjettet var sunket til ca. 8 mill. kroner dette året.

1979:

I 1979 ble ny E 18 Klinestad—Langåker forbi Haukerød åpnet og vi startet bompengeneinnkreving for ny Vrengen bru. Arbeidene med ny bru startet ved årsskiftet.

Det var litt av en begivenhet at det ble lagt betongdekke på den 6 km lange parsellen av E 18 forbi Haukerød. Dette året ble det også besluttet å bygge lang tunnel for E 18 forbi Holmestrand.

1980:

I 1980 startet så arbeidene med ny E 18 forbi Holmestrand (overslag 80-kroner — 82 mill. kroner). Det vakte oppsikt at vegvesenet utførte tunnelarbeidene i egenregi og at disse arbeidene ble utført i samarbeid mellom Hordaland og Vestfold vegkontorer. Tunnelrigg og tunnel drivere med ledelse ble bragt hit fra Hordaland. Vestfold hadde også med endel folk i dette arbeidet. Dagsonene gikk i Vestfolds egen regi. Onsdag 8. oktober 1980 kl. 15.30 gikk den første salven i Holmestrandfjellet.

1981:

Dette året representerte nye rekorder i budsjett/forbrukssammenheng: Til riksvegutbygging hadde vi disponibelt ca. 88 mill. kroner og ved hjelp av ekstra tildeling og forskutteringer kom vi opp i et forbruk på over 120 mill. 1984-kroner, mens bevilgningen til fylkesveganlegg var kommet ned i 2 mill. kroner. Hele beløpet på 2 mill. kroner gikk til aksjon skoleveg. I praksis vil dette si at fylkesvegbudsjettet hadde opphørt å eksistere i anleggssammenheng.

Riksveg 311 Hortensgata—Vellebekken (Ringveien rundt Tønsberg), startet dette året mens riksveg 319, parsellen Rørvik Brenna ble fullført ved utgangen av året. 15 mill. kroner ble brukt til miljøltiltak.

Søndag 8. november ble den nye Vrengenbrua åpnet. Av tjømlingene beskrevet som 17. mai og Holmenkollen på én dag. Vegdirektør Eskild Jensen foretok åpningen.



E 18 anlegget i Holmestrand er det største enkeltprosjekt som er gjennomført i Vestfold. Åpningen ble en folkefest hvor mange tusen mennesker deltok.

Riksveg 305 Innfarten til Sandefjord ble åpnet fredag 23. oktober. Her var det Sandefjords ordfører som førte saksen.

28. oktober kl. 14.10 var det gjennomslag på nordre stoff i Holmestrandstunnelen.

1982:

Disponible midler var ca. 80 mill. kroner. Av disse skulle over 20 mill. kroner gå til miljøtiltak. (Fylkesveger: Ingenting bortsett fra et mindre beløp til aksjon skoleveg).

Riksveg 8 — siste parsell frem mot Buskerud grense ved Hvittingfoss ble åpnet onsdag 7. juli. Riktignok måtte et parti øverst i dalen stenges for trafikk for utbedring av skade, men etterat skaden var utbedret, hadde Vestfold fullført sin del av forbindelseslinjen Larvik—Kongsberg. Opprustingen av Lågendalsvegen hadde tatt 20 år og kostet ialt 92,6 mill. løpende kroner. Ialt over 50 km ny veg var bygget.

10. september kunne den nye Ringvegen (rv. 311) rundt Tønsberg syd åpnes etter 2 års anleggstid. De ca. 2 km kostet 20 mill. kroner.

1983:

1983 var det året Holmestrands-

tunnelen med tilstøtende veger, ny E 18 forbi Holmestrand ble åpnet. En gledens dag for Holmestrand: 14. mai 1983. Også denne gang var det vegdirektør Eskild Jensen

som sørget for åpningen.

Denne våren forsvant også resten av den gamle Vrengen bru. Som siste del av jobben ble de to brutårnene sprengt og styrtet i havet.

Søndag 26. juni var også en litt spesiell dag. Da kunne NSB ta i bruk den nye brua over riksveg 301 i krysset riksveg 303/301 i Larvik. Den nye brua som var støpt ferdig på forhånd ble skjøvet på plass i løpet av natten og morgentimene etterat gamlebrua var sprengt ned. En vanskelig og spesiell jobb, ikke bare for Vestfold, men også i landssammenheng. Brua, som ble skjøvet på plass med hydrauliske jekker, veide 270 tonn.

Nok en merkedag var onsdag 28. september. Da ble landets lengste sammenhengende gang- og sykkelveg åpnet, nemlig de 18 km langs riksveg 310 mellom Horten og Tønsberg.

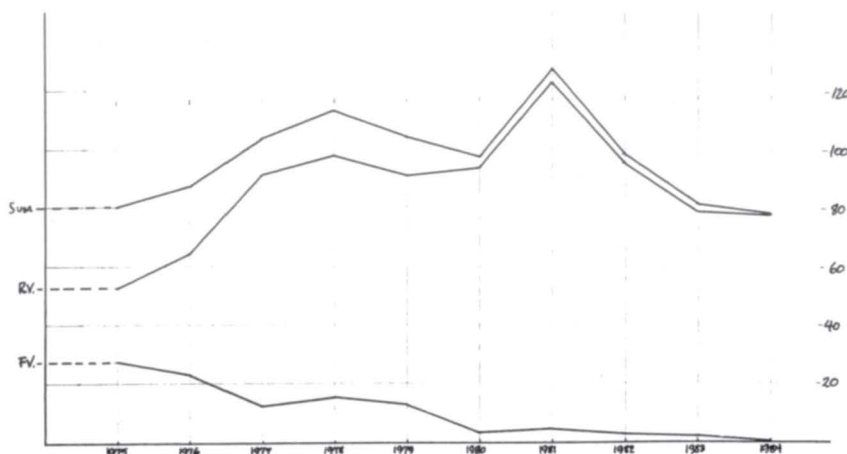
Forts. side 29 —

Årlig pengeforbruk på riks- og fylkesveger (omregnet til 84 års prisnivå)

Her viser vi en grafisk fremstilling av det virkelig forbruket vi har hatt ved anleggsavdelingen fra og med 1975 og til og med 1984 (forventet forbruk). Vi ser at kurven er synkende og vi må vente ytterligere reduksjon — helt ned mot 60 mill. kroner som

antagelig vil være vår disponible ramme pr. år for den siste delen av 1980-årene.

Det er ikke samsvar mellom de tallene som kurven viser og det forbruk som er angitt pr. produksjonsår foran. Dette delvis fordi disponible rammer og egentlig forbruk ikke alltid stemmer overens. Dessuten er reelt forbruk, som kurvent viser, regnet om til 1984-kroner.



Aksjon helgeulykker avslører livsfarlige weekend-biler

Aksjon helgeulykker som nå går mot sin avslutning har avslørt at det i helgene er mange biler med livsfarlige feil ute på vegene.

På landsbasis har ca. 65 patruljer fra biltilsynet vært ute på trafikkontroller hver eneste helg i sommer. Erfaringene fra disse er skremmende. Vestfold er i så måte intet unntak.

Kontrollene viser at det i helgene er en klart høyere andel av kjøretøyer med grove feil og mangler enn det som er vanlig ved kontroller midt i uken.

I Vestfold har vi til midt i september hatt teknisk kontroll av 2545 kjøretøyer i forbindelse med aksjon helgeulykker. Det er utstedt 849 mangellapper og avskiltet 69 kjøretøyer. Det som er å merke seg spesielt er at det er mange grove feil på mopeder hvor det er svært unge førere. Også en rekke biler har grove feil i forbindelse med bremses og dekkutrustning.



Utforkjøringsulykker har vært den ulykkestypen som har vært dominerende i forbindelse med helgeulykker på sommerstid.

ADMINISTRASJONS- OG ØKONOMIAVDELINGEN 1974-84

— Av Leif Blomdal

Avdelingens oppgaver er i det vesentlige rettet innad i virksomheten. Bare i liten utstrekning, særlig i erstatningssaker, budsjett- og informasjonssaker, har oppgavene adresse til omgivelsene.

Oppgavene for avdelingen kan i hovedsak grupperes slik:

- Personalforvaltning
- Økonomiforvaltning
- Juridiske saker
- Fellestjenester for egen forvaltning.

Vi vil komme tilbake med en endelig oppsummering av aksjonen etterat den blir avsluttet i månedsskiftet september/oktober. Foreløbig kan det se ut som om aksjonen har vært svært vellykket i Vestfold, men dette vil ikke bli endelig bekreftet før vi har gått nøye gjennom politiets ulykkesrapporter.

Arbeidsmengden har totalt sett vist klar stigning i perioden. Dette skyldes økning av forvaltningsoppgavene, som utgjør den største del av virksomheten ved avdelingen.

Praktisering av medbestemmel-sesavtalen, som delvis avløser samarbeidsutvalgenes funksjon, og de personalpolitiske retningslinjer, har ført til økt engasjement. Opplæringsvirksomheten har tiltatt betydelig, både i innhold og omfang. Det kan nevnes at i 1974 deltok 42 på kurs. I 1984 blir tallet 647.

Personal- og organisasjonsutvikling er et nytt virkemiddel som har engasjert oss meget i perioden.

Bedriftshelsetjenesten står oppe i en utvidelse og omlegging.

I skrive-tjenesten har vi i perioden gått over til å bruke elektroniske tekstbehandlingsmaskiner, et klart fremskritt. Omleggingen har gjort det nødvendig for personalet i skrivefunksjonen å gjennomgå spesialopplæring.

Overgang til EDB for arkiv og postjournalisering vil komme når vi får installert en minimaskin, antagelig i 1986.

Store og hurtige kopiautomater har avløst stensilmaskiner og kopimaskiner med begrenset kapasitet.

Ved regnskapsseksjonen har arbeidsmengden vist en svakt fallende tendens på grunn av reduksjon i antall ansatte i utedriften og mindre bevilgninger. De knappere bevilgninger har på den annen side nødvendiggjort en øket innsats når det gjelder utnyttelse av midlene.

Det har foregått en forbedring i utstyr for registrering av data og avlesning av materialet i regnskapet.

Informasjonsoppgavene har økt vesentlig i perioden.

Sterk økning i biltrafikken

Trafikken på de norske vegene økte med 4,6 prosent fra 1982 til 1983. På vanlige virkedager økte trafikken med nesten fem prosent mens økningen i helgetrafikken «bare» var på 3,8 prosent.

Dette går fram av de maskinelle trafikkteilingene som Vegdirektoratet gjennomfører på ca. 50 forskjellige steder rundt i landet.

— I slutten av 70-årene stoppet veksten i biltrafikken helt opp. I 1982

opplevde vi for første gang på flere år at trafikken økte, og nå ser vi at denne økningen har fortsatt i 1983, sier konsulent Arve Halvorsen i Vegdirektoratet.

— En viktig årsak til den sterke veksten i biltrafikken er den gunstige utviklingen i bensinprisene, sammenlignet med prisene på kollektive transportmidler. Bruk av privatbil er blitt forholdsvis billigere i løpet av 1984 sier han.

10 år i ...

Forts. fra s. 7 —

ben ble resultatet at tre personer skulle dele jobben. Jeg måtte ta den ene tredjedelen og til å hjelpe meg fikk jeg Hans Thv. Kittelsen og Erik Andersen. I nr. 3/79 ble den nye redaksjonen presentert og Vestfolder'n gikk inn i en ny og mer spennende tid enn tidligere. Nå var mulighetene åpne for enda mer variert stoff i avisa.

Dette samarbeidet pågikk i to år før de to medredaktørene måtte trekke seg på grunn av stort arbeidspress innenfor sine egne arbeidsområder. Selv var jeg i mellomtiden tilbake på informasjonsoppgavene etterat jobben på regnskapsseksjonen ble av kort varighet.

Av organisasjonsmessige forhold og endringer i disse kan nevnes:

— Det er oppnevnt ledere for punche- og skrivefunksjonene.

— En samordnet økonomifunksjon som omfatter regnskap og andre økonomiske oppgaver, er opprettet.

— Vi har etablert en informasjonstjeneste.

— Personalkonsulent med organisasjonsutviklingsoppgaver som hovedoppgave er tilsatt.

— Vernelederfunksjonen er overført til avdelingen.

Antall ansatte ved avdelingen:

1974 — 27

1984 — 31.

Redaksjonsrådet fant ut at vi burde fortsette med flere redaktører. Avisen ble mer variert da det var flere som produserte stoff. De ansatte var ikke flinke til å bidra, og da var det en fordel med flere redaktører.

Fra nr. 3 i 1981 kom Tore Kavli og Per Härter med i redaksjonen, og det er fortsatt disse to som deler redaktørjobben med meg.

Jubileumsutgaven er Vestfolder'n nr. 51. I tillegg til de ordinære utgivelsene, har vi to ganger gitt ut et spesialnummer. I 1978 ga vi ut et spesialnummer om E 18 gjennom nordre Vestfold og i 1980 et nummer med to artikler om «Vegvesenets utvikling i Norge» og «Bruene over Lågen ved Bomme stad i Hedrum». Begge disse spesialutgavene var skrevet av vår tidligere plansjef Eilef Hellem, som i sin pensjonisttid arbeidet mye med vegvesenets historie, og som jeg i flere år hadde stor glede av å jobbe sammen med i forbindelse med noe av det veghistoriske arbeidet.

Vi burde i jubileumsnummeret presentert noen av de store begivenhetene i etaten som Vestfolder'n har omtalt. Det gjør vi ikke direkte, for etaten har vært inne i en rivende utvikling i de siste 10 årene, og vi vil gjerne få fram noen av denne utviklingen. Derfor blir dette jubileumsnummeret i stor grad preget av det som har skjedd med etaten i de siste 10 årene. Flere avdelinger har bidratt med endel stoff som jeg håper er av

både historisk verdi og samtidig er interessant lesestoff.

På tampen vil jeg igjen tilbake til Vestfolder'n. Bedriftsavisa vår har etter hvert innarbeidet seg som et viktig informasjonsorgan i etaten, og jeg tror at denne utviklingen i tiden framover fortsatt vil være gunstig. Det er blitt og blir fortsatt lagt ned et stort arbeid bak hvert eneste nummer som gis ut. Det er ikke mulig å nevne ved navn alle som har bidratt med stoff eller på annen måte gjort en innsats slik at Vestfolder'n har kunnet komme ut regelmessig. Jeg kan bare takke alle for innsatsen så langt og jeg håper at fremtiden for bedriftsavisa også blir god.

Anleggsdriften ...

Forts. fra s. 27 —

Tønsberg fikk forbedret sitt transportsystem vesentlig ved at NSB-brua ved Kjelle ble øket til normal fri høyde samtidig som forbedringen av Tomsbakken (forbindelseslinjen riksveg 312 — riksveg 310) ble utført.

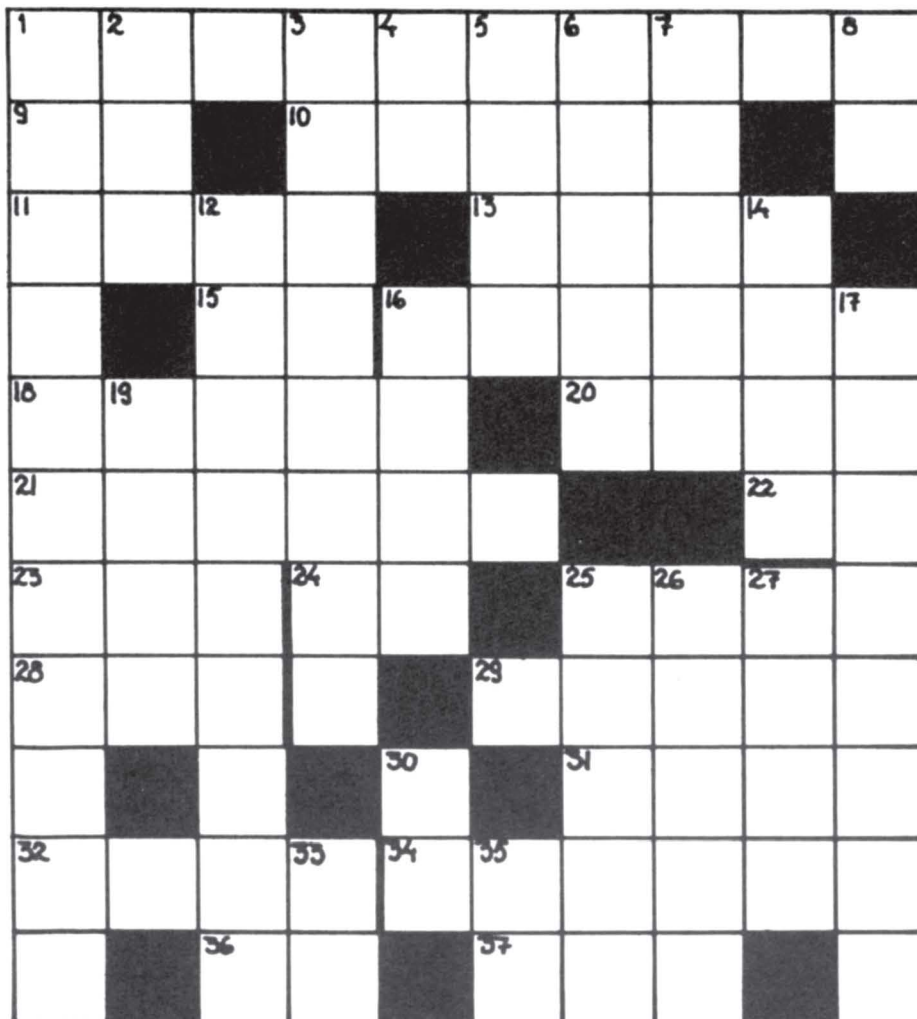
På slutten av året startet vi så smått med arbeide for forlengelse av ny E 18 fra Klinestad nordover mot Tassebekk.

1984:

Ny E 18 utenom Sandefjord (Klinestad—Tassebekk) er i full gang. Driften er meget forsert, slik at anlegget som er planlagt å koste rundt 70 mill. kroner, antagelig vil stå ferdig i oktober 1986 (mot tidligere planlagt sommeren 1987). Forbruket i 1984 kommer opp i ca. 23 mill. kroner som er nesten 10 mill. kroner mer enn det som var budsjettert med ved årets begynnelse.

Onsdag 17. oktober 1984, er den foreløpig siste av en lang rekke merkedager. Da ble den siste delen av ny riksveg 319 gjennom Svelvik overlevert. Dette anlegget startet i 1978, med pause i 1982—83 og har høstet ialt 33 mill. 1984-kroner. Det er bygget 2,5 km ny veg.

JUBILEUMSKRYSSORD



Vi prøver igjen. Vår kryssordforfatter har blitt varm i trøya, og denne gang har han klekket ut en skikkelig jubileumsnøtt. Løsningen må være redaksjonen i hende i løpet av november måned. Husk og merk konvolutten med «Kryssord».

VANNRETT

- | | |
|---------------------------|--------------------|
| 1. Viktig samfunnsoppbygg | 24. Nummer |
| 9. Artikkel | 25. Elv |
| 10. Hederlig | 28. Viktig molekyl |
| 11. Enorm | 29. Raskt |
| 13. Gate | 31. Ildstedet |
| 15. Slagsted | 32. Veer |
| 16. Nesene | 34. Krydderet |
| 18. Emnet | 36. Tall |
| 21. Frukt | 37. Røre |
| 22. Grand Lux | |
| 23. Støtt | |

LODDRETT

- | | |
|----------------|------------------|
| 1. Jubilant | 19. Lengdemål |
| 2. Tallord | 25. Ønske ugjort |
| 3. Kapasitet | 26. Insekt |
| 4. Nedbør | 27. Hytte |
| 5. Lystig | 30. Hest |
| 6. Fest | 33. Sport |
| 7. Insekter | 35. Drett |
| 8. Ytte | |
| 12. Prototypen | |
| 14. Sams | |
| 16. Pattedyr | |
| 17. Klar | |

LØSNING PÅ FORRIGE OPPGAVE

1	O	2	T	3	T	4	A	5	D	6	E	7	K	8	K	9	E
8	V	9	I	10	R	11	A	12	K	13	A	14					T
9	E	10	M	11	I	12	G	13	R	14	A	15	N	16	T		
12	R	13	E	14	N	15	E	16	G	17	A	18	T	19	Ø		
14	G	15	N	16	E	17	I	18	S	19	S	20	A	21	E	22	S
19	A	20	S	21		22	K	23	V	24	E	25	R	26	K	27	E
22	N	23	Ø	24	K	25	K	26	E	27	N	28	E	29	K	30	S
26	G	27	N	28	I	29	E	30	R	31		32	L	33	E	34	S
28		29	N	30	S	31		32	D	33	I	34	L	35	L	36	

Vegvesenets veg og ...

Forts. fra s. 22 —

nødvendigvis ført til at utredningsoppgaver og hovedplanleggingen har kommet på etterskudd. Som en følge av en større diskusjon om organiseringen av avdelingen som ble foretatt i 1982/83, tok vi konsekvensen av dette og opprettet en utredningsseksjon. Avdelingen består derfor idag av en planseksjon, trafikkseksjon og utredningsseksjon. Vi regner med at organiseringen skal gjøre det mulig for oss å prioritere og utføre de oppgaver vi står overfor i årene framover.

Nytt hjertesukk fra lageret

Husk å føre på kostnadssted og prosess på rekvisisjonene som bringes med til vegsentralens lager når det skal hentes varer til anleggs- eller vedlikeholdsområdene.

Vedlikeholdet ...

Forts. fra s. 15 —

tive saltingen har vi mestret, etter min mening. Vi har høy beredskap og dyktige mannskaper til å ta seg av denne jobben. Diskusjonen om saltingens fordeler og ulemper er ikke slutt. Det er ikke tvil om at mange i vedlikeholdsavdelingen ser bruk av preventiv(!) salting som et godt hjelpemiddel til å oppnå en sikker og god fremkommelig veg. Isolert sett er det for vedlikeholdet også en gunstig måte økonomisk. Trafikksikkerhetsaspektet er om-diskutert. En fersk undersøkelse fra Sverige indikerer at det er med bakkete veger vi har noe å hente i sikkerhet og fremkommelighet ved bruk av salt.

Bekjemping av ugras og kratt

I 1981 sluttet vi med sprøyting for å bekjempe ugras og kratt og kjøpte i stedet tre krattknusere for mekanisk vedlikehold av kanter og skråninger. Resultatet ble bra.

Belysning og leskur

Fra 1982 tok staten ansvar for vegbelysning langs riksveger der dette trafikksikkerhetsmessig var en fornuftig investering. Vedlikehold av leskur ble også statens ansvar.

Telerestriksjoner

Fra samme år fikk vi telegrense-målere, og vi innførte telerestriksjoner for å hindre store ødeleggelser av vegene i teleløsningsperioden. Dette har vist seg å være av stor betydning, ikke minst for fylkesvegene i den økonomiske situasjonen vi er i.

Økonomistyringsprosjektet

Vestfold kom i 1982 med i økonomistyringsprosjektet sammen med tre andre prøvetylker. Gjennom dette prosjektet arbeides det med organiseringen og arbeidsfordelingen mellom de forskjellige grupper («nivåer») i vedlikeholdet. Det jobbes bl.a. med å få de gode sidene ved den gamle vegvokterordningen lagt til de geografiske lagene.

Holmestrandstunnelen/fjellet

I 1983 fikk vedlikeholdet, og

spesielt område 1. en ny utfordring. Landets mest avansert utstyrte tunnel ble tatt i bruk. Når vi ser bort fra støvplager som ingen helt har funnet forklaringen på, har vedlikeholdsdriften også taklet denne utfordringen på en fin måte synes jeg.

I vegvedlikeholdet kan du plutselig stå overfor dramatiske utfordringer. Dette måtte sies om rasene som gikk fra Holmestrandsfjellet i vår. Vi er nå i full gang med omfattende sikringsarbeider for å forebygge alvorlige ulykker for trafikantene.

Vegstandard/trafikkservice

Høy standard og sikkerhet for trafikantene med spesiell fokusering på de vegene som har størst trafikk, blir viktig for oss i tiden fremover. Tekniske hjelpemidler vil gi oss bedre informasjon om hvordan forholdene er på vegene. Dette vil gjøre oss i stand til å sette inn riktige tiltak raskt. Teknikken vil også bli tatt inn i informasjonen til trafikantene.

EDB

Vi er inne i en spennende periode med innføring av EDB som hjelpemiddel. De nærmeste 2—3 årene vil dette nye hjelpemidlet komme til å beslaglegge mye tid og kreve innsatsvilje fra oss. La oss ta denne utfordringen!

Brostein

Til slutt vil jeg litt ned på vegen igjen. I skrivende stund er vi i ferd med å ta opp brosteinen på strekningen Åsgårdstrand—Kjær, riksveg 311. Her er mye kulturhistorie og gammel og god vegbygningsteknikk. Vi skal nytte noe av brosteinen på rasteplassen som er under bygging på Foksrod. Jeg synes det er riktig at dette vegbyggingsmaterialet kan nyttes om igjen på f. eks. rasteplasser. Flere kommuner gjør nå vedtak om å bevare veg-/gatestrekninger med brostein. Vi i vegvesenet har også ansvar for å ta vare på denne gamle, gode teknikken. Jeg håper det finnes folk i vedlikeholdsdriften

som har interesse for å lære dette håndverket. Det finnes kanskje fortsatt noen hos oss som kan det?

Personallytt

50 år

Kåre Hansen, 27. november.

65 år

Leif Blomdal, 14. desember.

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

VI ØNSKER VELKOMMEN

Dag Runar Haugen, vikariat som oppsynsmannssass.

ENDRINGER I ARBEIDS-OMRÅDER/TILSETTINGER

Bente Huseby vikarierer på personalseksjonen under Eva Borges permisjon fram til 1. juli neste år. Sigmund Riis er ansatt som overingeniør ved biltilsynssjefens stab på vegkontoret. Barbro Skau vikarierer på regnsk.seksjonen fram til 1/7 neste år for Bente Huseby. Martin Visnes er fast ansatt som ingeniør ved Biltilsynet. Kai O. Larsen, Kåre Hansen og Odd Lund Isachsen er ansatt som oppsynsmenn.

Følgende har kommet tilbake etter endt permisjon: Bjørg Trangerud, Anne Grete Rød, Torild E. Gundersen og Stine Larsen.

25 ÅRS TJENESTE

Arne Dammen

PENSJONISTER

Thorleif Andersen, 31. august.

VEGVESENET ER BLITT ÅRETS SERVICE-ETAT

I forbindelse med gjennomføringen av Aksjon Publikum har vegvesenet blitt utnevnt til Årets Service-etat. Det var på en konferanse i slutten av august at dette skjedde, og det var statsråd Astri Gjertsen som overrakte prisen til vegvesenet.

Vegdirektør Eskild Jensen framhever at publikumsservice ikke er noe nytt for Statens vegvesen. Aksjonen har vært en utfordring for etaten og Vegdirektoratet har ut-

arbeidet et omfattende handlingsprogram som har som mål at vegvesenet skal gi enda bedre publikumsbehandling, informasjon og saksbehandling.

Vegvesenet er en etat med en særdeles stor kontaktflate mot sine omgivelser. Det stilles store krav til oss ansatte i etaten om å leve side om side med så mange ulike oppfatninger og interesser. Serviceprisen skal få oss til å gjøre en god jobb enda bedre, sier vegdirektøren.

I anledning utnevnelsen til Årets Service-etat, er det utarbeidet klistremerker til vegvesenets biler.

Meningen med merkene er å markere utnevnelsen både innad i etaten og overfor publikum. Vi har grunn til å være stolte over at etaten fikk denne prisen.

Vi vil i neste nummer av Vestfolder'n komme tilbake til endel av de tingene som er igangsatt her i Vestfold i forbindelse med aksjonen.



Som et synlig bevis på at vegvesenet er blitt årets service-etat i 1984, har alle våre gule biler blitt utstyrt med et godt synlig skilt på dørene.