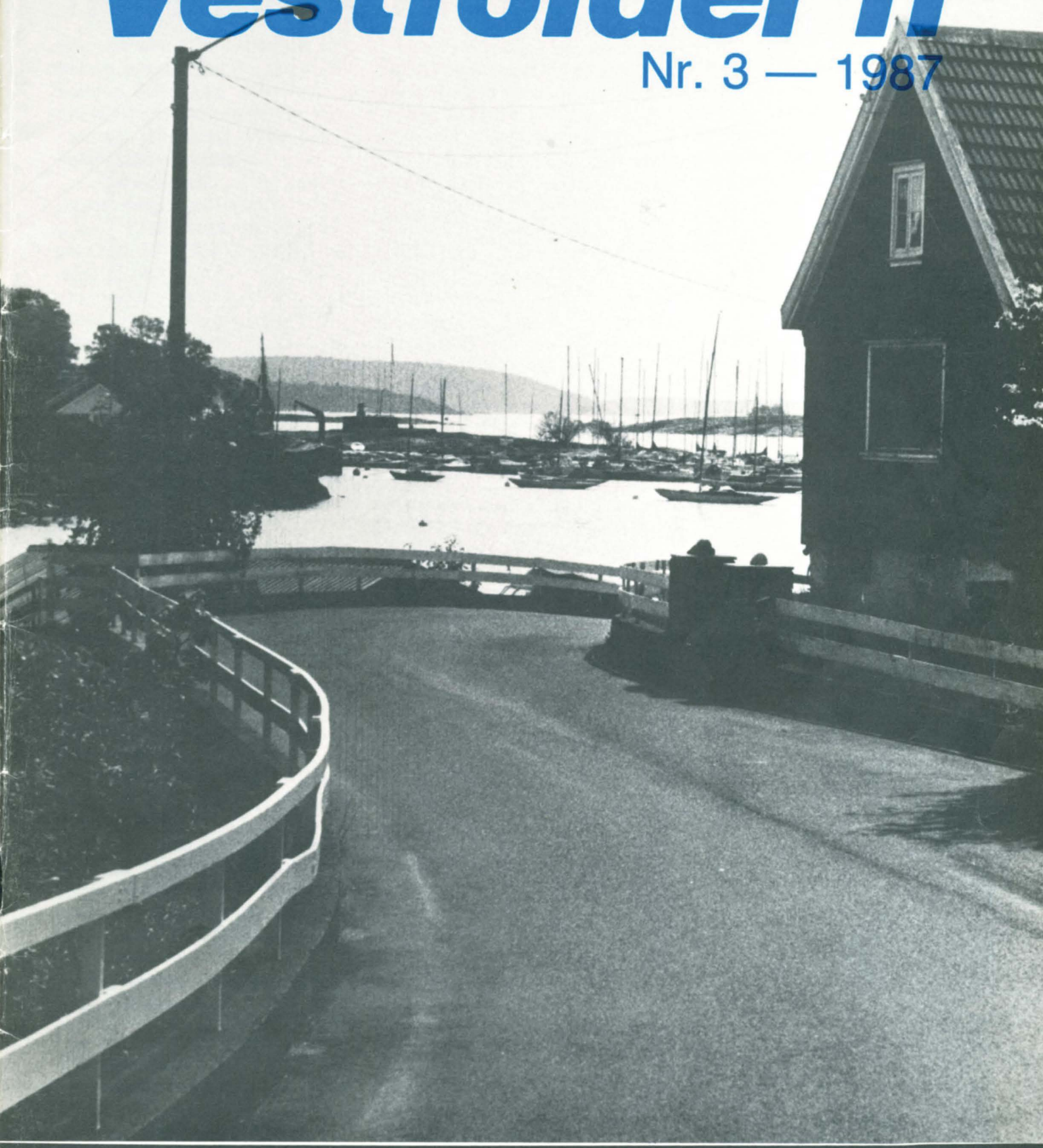




Vestfolder'n

Nr. 3 — 1987



Av innholdet: Studietur til Østerrike, nye medarbeidere, nyorganisering av vedlikeholdsdriften, anleggsmesse i Oslo, pensjonistforeningen m.m.



Vestfolder'n

Bedriftsaviser for
Statens vegvesen
Vestfold

NR. 3 JUNI 1987
13. årgang

Redaktør:
Jan Haugerød

Redaksjonsråd:
Anton Asbjørnrød
Leif Blomdal
Kåre Holtung
Trygve Larsen
Rolf Sommervik

Redaksjonens adresse:
Statens vegvesen
Vestfold
Boks 323,
3101 Tønsberg

Opplag
1000 eksemplarer

Trykk:
TØNSBERGS AKTIETRYKKERI

INNHOOLD:

	side
Fotgjengere og trafikkulykker	3
Pensjonistforeningen er stiftet.....	4
Silingsprosessen avsluttet	5
Øystein Ludvigsen kommer tilbake	6
Nyorganisering av vedlikeholdsdriften	7
Langtravere på sykkel	8
Forsøk med steinknusing	10
Martin Nordkvelle 40 år i etaten	11
Nye medarbeidere i driften	12
Vestfoldinger på anleggsmesse	14
Ny riksveg 310 mot løsning	15
Vegplanleggere på studietur til Østerrike.....	17
Gunnar Hasle til Botswana	18
MC-kurs i biltilsynets regi	19
Vegveteraner hyllet	20
Vega, laget som spiller på mange strenger.....	21
Personalnytt.....	23

Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.

FORSIDEBILDE: Sommer på Nesbrygga, Nøtterøy.

FOTGJENGERE OG TRAFIKKULYKKER

Vi er nå inne i det andre året i en samlet langtidsplan for trafikksikkerhetsinformasjon. Ifjor var det utforkjøringsulykkene det ble fokusert på. I år er det fotgjengerne søkelyset skal rettes mot.

I gjennomsnitt på landsbasis utgjør fotgjengerulykkene omlag 20—25% av de drepte i vegtrafikken. Når det gjelder skadde, ligger tallet på omkring 12—15%. Andelen varierer noe fra år til år, men statistikken viser klart at fotgjengerne er en svært ulykkesutsatt gruppe.

Noen typiske trekk er det ved fotgjengerulykkene. Det er først og fremst unge mennesker under 20 år og de eldre over 65 år som rammes. Fotgjengerulykkene skjer også først og fremst i tettsteder eller byområder.

Her i Vestfold er det fra trafikksjeksjonens side gjort en analyse av de trafikkulykkene som er skjedd i perioden 1982—85. Vi kan sitere hva rapporten sier om fotgjengerulykker: «Denne ulykkestypen representerer 14% av totalt antall ulykker og 18% av alle ulykker med drepte eller alvorlig personskade.

I nesten 30% av fotgjengerulykkene blir en person drept eller alvorlig skadet.

Antallet fotgjengerulykker har vært 50—60 årlig. Omkring halvparten inntraff på riksvegnettet, mens de øvrige fordelte seg med 25% hver på fylkesveger og kommunale veger.

Andelen fotgjengerulykker på de ulike vegkategorier:

- E 18 og riksvegene 11%
- fylkesveger 14%
- kommunale veger 19%

Klart flest fotgjengerulykker inntraff i månedene november, desember og januar.

Hver femte fotgjengerulykke inntraff på en torsdag, og nesten hver tredje mellom kl. 15.00 og 18.00.

Bare i meget få tilfeller er det opplyst at fotgjenger involvert i trafikkuhell hadde benyttet refleks. Dette kan delvis skyldes manglende rapportering om refleksbruk, men det er all grunn til å tro at refleks faktisk ikke ble benyttet på ulykkestidspunktet.

Hele 65% av fotgjengerulykkene skjedde ved kryssing av kjørebane, i 34% av disse ulykkene var fotgjengeren over 65 år».

Dette kan være et godt utgangspunkt når en skal vurdere nærmere hvilke tiltak som skal settes i verk for å redusere omfanget av fotgjengerulykker.

Vegdirektoratet har skissert at tiltakene mot fotgjengerulykker vil omfatte både fysiske tiltak, opplæringstiltak og informasjonstiltak.

Ett av hovedmålene ved siden av å redusere fotgjengerulykkene, er å få offentlige myndigheter til å legge enda større vekt på fotgjen-

gernes egne synspunkter når det gjelder deres egen trafikksikkerhet. Det er blitt sagt at noen betrakter fotgjengerne som «tredjeklasses trafikanter». Hvorvidt en slik karakteristikk er riktig, vil jeg ikke innlate meg på å diskutere her, men det kan virke som om det både fra statlig, fylkeskommunalt og kommunalt hold av og til tas større hensyn til den motoriserte ferdsel enn til fotgjengerne. Å endre dette synet vil være en viktig oppgave i år.

For oss her i Vestfold med Sofusprisen i 1983 for høy prioritering av fotgjengerne og syklister, må det være svært viktig å ta årets tiltak alvorlig. Det er mange ting som bør og må gjøres for denne svært utsatte trafikantergruppen. Forholdene må legges til rette for at fotgjengerne skal kunne ferdes på en tryggest mulig måte, og andre trafikanter må motiveres til å ta nødvendig hensyn til denne svært så svake trafikantergruppen.

La oss hver på vår plass innenfor vegvesenet gjøre en innsats i år for at fotgjengerne skal kunne ferdes tryggest mulig ute i trafikken.

Jan Haugerød.



I år er det fotgjengerulykkene det skal gjøres noe med.

Endelig:

PENSJONISTFORENING ER STIFTET

Av Jan Haugerød

5. mai 1987 blir stående som en historisk dag for vegvesenets pensjonister i Vestfold. Da ble pensjonistforeningen stiftet.

Stiftelsesmøtet var i det nye vegstasjonsbygget på Ås, og hele 36 pensjonister hadde møtt fram. En så stor interesse tegner bra for den videre virksomheten i foreningen.

Pensjonistforeningen vil være et forum som gir oss muligheter til å få en bedre kontakt mellom pensjonistene og de yrkesaktive i etaten, sa vegsjef Johan Lepperød på møtet. En god kontakt med pensjonistene er viktig ikke minst i forbindelse med at vi som er i aktiv tjeneste skal kunne kjenne til tidligere arbeidsmetoder og dermed ta vare på etatens historie, sa han videre. Det er mitt ønske og håp at vegvesenets pensjonistfor-

ening i Vestfold skal bli en livskraftig forening.

Også hovedtillitsmann Hans Thv. Kittelsen hilste pensjonistforeningen velkommen. Det var vegarbeidsforeningen som først tok opp spørsmålet om en pensjonistforening i vegvesenet i Vestfold. Det ble gjort på årsmøtet for to år siden, og nå ser vi resultatet. Kittelsen ga uttrykk for at en årlig pensjonisttur gir altfor lite kontakt med pensjonistene. Når vi nå har fått pensjonistforeningen, vil det bli lettere å få kontakt med pensjonistgruppen og det kan samarbeides om forskjellige arrangementer og aktiviteter for pensjonistene.

Den «tøffe» delen på møtet blir å velge formann, sa Kristoffer Dannevig, vår tidligere vedlikeholdssjef. Han har stått i spissen for den komiteen av pensjonister



Vår tidligere vedlikeholdssjef Kristoffer Dannevig ledet møtet, men han greide ikke å finne noen formannskandidat.

som har arbeidet med spørsmålet om pensjonistforeningen det siste halve året. Komiteen har forslag til styremedlemmer, men det er ingen formannskandidat blant dem, sa han.

Det viste seg umulig å finne en formannskandidat. Dannevig ble foreslått, men han var ikke villig til å ta vervet fordi han er sterkt engasjert i andre foreninger.

Resultatet ble at det ble valgt et styre på fem personer. De som ble valgt inn er Kristoffer Dannevig, Henry Skoglund, Kristian Gavelstad, Erland Tollefsen og Kristian Engelstad. Styrets kontaktperson i forholdet til de yrkesaktive blir Dannevig og Gavelstad er valgt som sekretær.

Annlaug Wold på personalseksjonen har vært den på vegkontoret som har arbeidet med spørsmålet om pensjonistforeningen. Hun har innkalt til møter og tilrettelagt arbeidet på en slik måte at pensjonistgruppen som har

Forts. neste side —



«Gamlekara» møtte mannsterke fram til det første møte i pensjonistforeningen. 36 av pensjonistene var tilstede.

Ny E 18 i nordfylket

SILINGSPROSESSEN AVSLUTTET

Av Steinar Aspen

Silingsprosessen i nordfylket er nå avsluttet. Den har vært et ledd i hovedplanleggingen som startet mot slutten av året 1985. Hovedplanen antas forøvrig lagt ut til offentlig ettersyn senhøsten 1987. Silingsprosessen har således pågått midt i denne perioden, fra høsten -86 til våren -87.

Hensikten har vært å sile ut de «dårligste» veglinjene for å arbeide videre med de «beste» som blir lagt fram i hovedplanen til høsten. Silingsprosessen har også fungert som en tilbakemelding til publikum på forslag som ble lansert fram til høsten 1986. Som grunnlag for å foreta en utsilning har vi gjennomført en forenklet konsekvensanalyse for samtlige vegalternativer, hvor bl.a. følgende er belyst:

- kostnader (løpemeterpriser)
- arealforbruk (gjennomsnittsbreder)
- miljø (antall hus i 200 m-beltet)

- fornminner
- naturreservat

Alt dette ble presentert i «Silingsdokument» av desember -86.

Vegvesenets forslag om å kutte ut veglinjer har vært oppe til debatt på ialt 6 åpne møter i planområdet før jul. Deretter har silingsdokumentet i vinter vært behandlet i kommuner og fagetater både i Vestfold og Buskerud.

— Har så silingen svart til forventningene?

— Både ja og nei. Vi sitter tilbake med for mange linjer i den nordligste delen, fra Eik i Buskerud til Hanekleiva. Her er det på kartet omtrent like mange vegalternativ nå som før silingen startet. Dette skyldes i stor grad at Drammen kommune og landbruksmyndigheten i Buskerud og tilsvarende konstellasjon på Vestfold-siden (Sande kommune og landbruket) har forelsket seg i hver sine linjer.

Dessverre treffer disse linjene fylkesgrensen fra hver sin kant med nesten 1 km's avstand.

Lenger syd gjennom Holmestrand og Våle kommuner, er imidlertid situasjonen mer oversiktlig. Spesielt gjelder dette den siste strekningen (ca. 5 km) ned mot Hellandområdet hvor det i prinsippet står igjen én veglinje med en mindre variant i Snekkestad-området. For hele den ca. 35 km lange strekningen fra Eik til Helland vil det videre i hovedplanen bli arbeidet med ca. 135 km 4 felts motorveg. Alt ialt i silingsprosessen har ca. 400 km vært vurdert.

Silingsprosessen er også et virkemiddel for å få fram ideer og forslag om veglinjer og diskusjoner omkring disse tidlig i planfasen. Ut fra denne synsvinkel har prosessen vært vellykket, men ressurs- og tidkrevende. Rundt regnet har

Forts. side 16 —

Pensjonistfor. ...

Forts. —

jobbet med saken har fått god hjelp. Som takk for fin og aktiv innsats så langt, overrakte Kristian Engelstad henne en blomst.

Pensjonistforeningen er allerede i gang med sin første jobb. Det er å planlegge årets pensjonisttur sammen med velferdskomiteen. Når denne artikkelen kommer på trykk, er allerede den turen gjennomført.

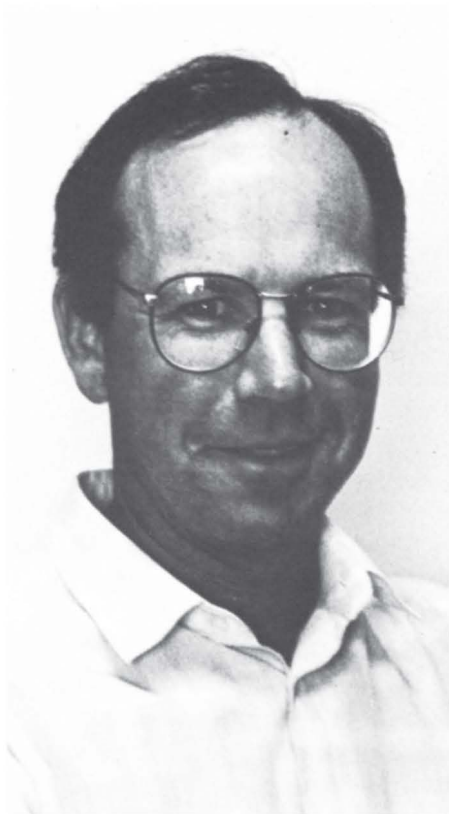
Annlaug Wold fikk overrakt en blomst av Kristian Engelstad for sin innsats i det forberedende arbeidet i forbindelse med pensjonistforeningen.



ØYSTEIN LUDVIGSEN KOMMER TILBAKE

Av Jan Haugerød

Øystein Ludvigsen, som sluttet i januar 1985 og gikk over i privat



Øystein Ludvigsen er ansatt som leder av planavdelingens utredningsseksjon.

virksomhet, kommer tilbake til vegkontoret. Han er nå ansatt i stillingen som leder av planavdelingens utredningsseksjon. Ludvigsen tiltrer stillingen 15. juli år.

Øystein Ludvigsen ble første gang ansatt på vegkontoret i januar 1973. Den gangen som ingeniør på planavdelingen. I 1974 sluttet han og begynte i Horten kommune. I 1975 og 76 arbeidet han i SINTEF i Trondheim, og han kom tilbake til vegkontoret i april 1976. Fra 1. januar 1984 ble han leder av trafikkseksjonen. Før det, i 1981 og 82, var han utlånt til Vegdirektoratet 3 dager i uka som sekretær for arbeidsdelingsutvalget.

Han sluttet igjen ved vegkontoret i januar 1985. Da gikk han over i en jobb hos konsulentfirmaet Asplan. Også her var jobben i stor grad oppgaver som hadde med vegplanlegging å gjøre.

Når Øystein Ludvigsen nå kommer tilbake til vegkontoret 15. juli,

har han en bred erfaring fra tidligere arbeid i etaten samtidig som han også har hatt rikelig tid og mulighet til å se på vegetaten fra utsiden. Han sier til Vestfolder'n at det er godt å prøve noe nytt. Det er også verdifullt å ha sett etaten utenfra. Nå vil han ta med seg de positive sidene han har lært som konsulent inn i arbeidet på utredningsseksjonen. — Jeg vet nå hvordan konsulenter skal behandles, hvilke krav vi bør stille til dem og hvilke priser vi bør akseptere, sier han.

På utredningsseksjonen vil det bli en rekke viktige oppgaver å ta fatt på. Først og fremst skal det skje en revisjon av NVP for 1990-93. Videre arbeider seksjonen med en rekke vegregistre, og trafikktegninger — og undersøkelser er også en viktig del av seksjonens arbeidsoppgaver.

— Etter en noe oppstykket karriere så langt, kan det kanskje være på sin plass å slå seg til ro?

— Jeg har ikke skrevet noen kontrakt på at jeg vil bli på vegkontoret til jeg skal gå av med pensjon om 20—25 år, men jeg ser fram til å komme tilbake til et godt og hyggelig miljø både faglig og sosialt.

Forbud mot kufangere

Vegdirektoratet har med øyeblikkelig virkning vedtatt et generelt forbud mot de omstridte kufangere. De som har dette trafikkfarlige ekstrautstyret montert foran på bilen sin er derfor nødt til å fjerne det.

Etter Vegdirektoratets syn har de generelle kjøretøyskriftene aldri gitt adgang til å montere slikt utstyr, og nå skulle all tvil være feid til side. Følgende tekst blir innarbeidet i Bestemmelser om kjøretøy:

«Anordning av rør- eller flattjernskonstruksjon som er påmontert kjøretøyet, originalmontert eller ettermontert, for beskyttelse av eget kjøretøy, f.eks. ved kollisjon med dyr skal ikke tillates. Bare slikt utstyr som er typegodkjent kan godkjennes. Vedtaket om å forby slike anordninger skal gjelde straks».

Avd.ing. Finn Larsstuen ved kjøretøyteknisk kontor i Vegdirektoratet sier at det er hensynet til

trafiksikkerheten som er årsaken til dette forbudet.

— Kufangerne øker risikoen for personskader ved påkjørsel av myke trafikanter. Også ved frontkollisjoner mellom biler, kan påmonterte kufangere øke skadeomfanget, sier han.

Vegdirektoratet er inneforstått med at det i enkelte tilfeller vil være nødvendig å gi dispensasjoner fra det generelle forbudet. Slike dispensasjoner kan gis av fylkenes vegkontorer når det kan dokumenteres et reelt behov, eventuelt knyttet til bruk utenfor offentlig veg.

NYORGANISERING AV VEDLIKEHOLDSDRIFTEN

Av Nils I. Skjevik

Arbeidet med å finne fram til en mest mulig tjenlig organisering av vedlikeholdsdriften har pågått i flere år. Med bakgrunn i en rapport fra 1982 om «Organisasjon og driftsform i vedlikeholdet», ble fylkene pålagt å utarbeide planer for organisering av vedlikeholdsdriften.

I Vestfold ble det høsten 1984 oppnevnt en gruppe som skulle stå for utarbeidelse av planene. I henhold til mandatet har gruppen nå gjennomgått både første og andre del av arbeidet.

Forslaget til organisering har vært ute til høring og det er forhandlet med organisasjonene. Gjennomføring av endringene regner vi nå med stort sett vil skje i løpet av høsten.

Det er nå lagt opptil endringer både i utedriften og inne på kontoret. Et hovedpoeng har vært å flytte ansvar og myndighet lengst mulig ut i organisasjonen. Samtidig er det viktig at hele organisasjonen er samkjørt og arbeider mot de samme målene.

Vedlikeholdsavdelingen har hatt en varierende organisering etterat funksjonsdelingen kom i begynnelsen av 1960-årene.

Resultatet av vurderingene nå er at det er hensiktsmessig å beholde tre vedlikeholdsområder i vedlikeholdsdriften, omtrent slik vi fikk det i 1978. Vi beholder også skiltseksjonen som tar seg av skilting og oppmerking. Dekkseksjonen med egen oppsynsmann har hovedansvaret for dekkene.

Laboratorieseksjonen er knyttet til vedlikeholdsavdelingen, men utfører arbeid for alle avdelingene. Arbeidet med kvalitetssikring/kontroll administreres gjennom denne seksjonen. Geotekniske

grunnundersøkelser er i Vestfold idag administrativt knyttet til planavdelingen. Organiseringen av planavdelingene er gjennomgått på landsbasis. Som resultat av bl.a. dette, skal Vestfold se nærmere på forholdet mellom geotekniske grunnundersøkelser og laboratoriet.

Vegvesenet har tradisjonelt vært vegbygger og vegvedlikeholder. Etterhvert har vegvesenet fått større ansvar for brukerne av vegnettet. For vedlikeholdet vil det i framtiden være viktig å ha nær kontakt med brukerne. Økonomisk og sikker trafikkavvikling blir sentralt. God informasjon om veg- og føreforhold og god service overfor trafikantene blir da viktig.

Vi legger opp til større ansvar og innflytelse for vegtjenestemennene. Hvert av de tre områdene inndeles i fire vedlikeholdsroder. I alle rodene blir det faste formenn. Disse tillegges oppgaver som er beskrevet i instruks. Oppgavene skal vi gå nærmere inn på i et kurs til høsten for formennene i vedlikeholdet.

Oppsynet med vegmesteren i spissen skal organisere og legge til rette arbeidet i vedlikeholdsområdene. Men vegstasjonene skal nå også i større grad bli vegvesenets senter i lokalmiljøet. Kontakten med de lokale myndigheter skal styrkes. Nye oppgaver skal delegeres til vegstasjonene. Gravesakene ble lagt til vegstasjonene i Vestfold 1.9.83. Befaring i forbindelse med avkjørselssaker har vært utført av vegmesterne fra 1.1.86. Vi har i tillegg kommet fram til enighet om en prøveordning hvor vegstasjonene tar både saksbehandling og oppfølging av reklamesakene langs riks- og fylkesve-

gene. Videre forutsetter vi at vegmesterne kan være vegvesenets representant ved nabovarsler. Det er også viktig at tekniske spørsmål om vannavrenning, gjerdeplasseringer o.l. rettes til vegstasjonene og løses her.

Som en naturlig følge av delegering av ansvar og myndighet til vegmesterne, faller distriktslederfunksjonen bort. Staben inne på kontoret skal arbeide med retningslinjer, prinsipielle avklaringer og langsiktig planlegging.

Vedlikeholdets oppgaver vil være todelt.

— Trafikkbestemte tiltak

— Strukturelle tiltak

Med Vestfolds sterkt belastede veier, ligger det store utfordringer i det trafikkrettede vedlikeholdet. Vintervedlikeholdet, skilting og merking er viktige oppgaver, men også en rekke andre oppgaver må det legges opp gode rutiner for. Vi må ha en offensiv holdning og være der det trengs — før trafikken får problemer eller ulykker skjer.

Under den andre hovedfunksjonen, det strukturelle vedlikeholdet, hører den langsiktige planleggingen og vedlikehold av «vegkroppen». Det vil være riktig å knytte mye av arbeidet til reasfalteringen. Grøfter, kummer og rør sammen med vegens oppbygging og dekke er bl.a. viktig for vegens bæredyktighet. Bruvedlikeholdet hører også til det strukturelle vedlikeholdet.

Vedlikeholdsavdelingen får nå et lederteam bestående av:

— vegmesterne

— gruppeleder trafikkbestemte tiltak

— gruppeleder strukturelle tiltak

— stabsperson for

LTP/budsjett/

økonomioppfølging

— vedlikeholdssjef

En av de tre personene inne (gruppelederne og stabsperson) vil

Forts. side 10 —

LANGTRAVERE PÅ SYKKEL

Av Jan Haugerød

Vegvesenets sykkeltrim er blitt et populært tiltak. Det ser ut som om stadig flere tar i bruk tohjulingen for å komme seg til og fra jobben. Ifjor var det registrert 24 deltakere, men det er flere sykkeltrimmere som ikke er med på registreringen.

Vegkontorets førstetrimmer har i flere år vært vedlikeholdssjef Nils I. Skjevik. På laboratoriet på Ås er Gunnar Moe en annen langtraver. Begge to har for lengst innledet årets sykkellesong.

Gunnar Moe sykler fra Høyjord til vegsentralen på Ås hver dag. Dette er en strekning som utgjør 43 km tur retur. Han bruker sykkelen forholdsvis ofte om sommeren og har som en målsetting å sykle 2000 km i løpet av sesongen. Gunnar Moe er glad i å trimme og ved siden av å sykle springer han litt om sommeren og på vinterstid er skiene flittig i bruk.

Vedlikeholdssjefen synes også det er forfriskende med en sykkel-



Vedlikeholdssjef Nils I. Skjevik har vært vegkontorets førstetrimmer i flere år. Han er allerede godt i gang med årets sesong.



Gunnar Moe er en skikkelig langtraver med 43 km på sykkel om dagen.

tur. — Det gir meg den trimmen som jeg føler at jeg har behov for, og det er langt mer behagelig å sykle enn å sitte i en ubehagelig varm bil sommerstid.

Til å begynne med syntes jeg det var langt å sykle mellom Horten og Tønsberg, men etterhvert som jeg kom ordentlig i gang, gikk det stadig lettere, og nå føles det både befriende og avstressende å komme opp på sykkelen.

Skjevik har også satt seg visse mål for sommersesongens sykkeltrim, og det er å sykle 50 dager i løpet av sesongen. Han sykler ikke for enhver pris. Hvis det er regnvær om morgenen, tar han bilen i stedet. Det er ikke noe behagelig å komme klissvåt på kontoret om morgenen. Men en forfriskende regnbyge på hjemvegen gjør ingen ting.

Det er Vega som står for sykkeltrimmen. Antall kilometer

Etter øvelse Blue Fox

FULL ERSTATNING TIL VEGVESENET

Vegvesenet har fått full erstatning for de skadene som øvelse Blue Fox forårsaket på vegnettet i fylket. Dette går fram av brev av 19. mai fra Distriktskommando Østlandet. Forsvarsdepartementet har godkjent Statens vegvesen en samlet erstatning for vegskader i Vestfold på kr. 1 654 645.

Erstatningen som vi nå har

fått fra Forsvaret er i overensstemmelse med de krav som ble fremmet i brev av 3. oktober ifjor. Her var det spesifisert nøyaktig hvilke skader som var påført riks- og fylkesveger i Vestfold. Kostnadene var beregnet på grunnlag av skaderapporter fra vegmestrene. Endel skadesteder ble også fotografert med videoutstyr.

Skadene på fylkesvegene ble beregnet til kr. 1 325 170, og på riksvegene var det skader for kr. 294 475. Renhold av vegene ble beregnet til kr. 35 000. Alt dette har vi nå fått dekket.

Vedlikeholdssjef Nils I. Skjevik er svært glad for at denne saken nå er ordnet. Fylkesvegbudsjettet er så lite at det å bruke 1,3 mill. kroner av de ordinære midlene til utbedring av skadene etter øvelsen ville vært svært uheldig. Nå kan vi få rettet opp skadene uten at det går ut over de hardt tiltrengte midlene vi har til ordinære vedlikeholdsoppgaver.

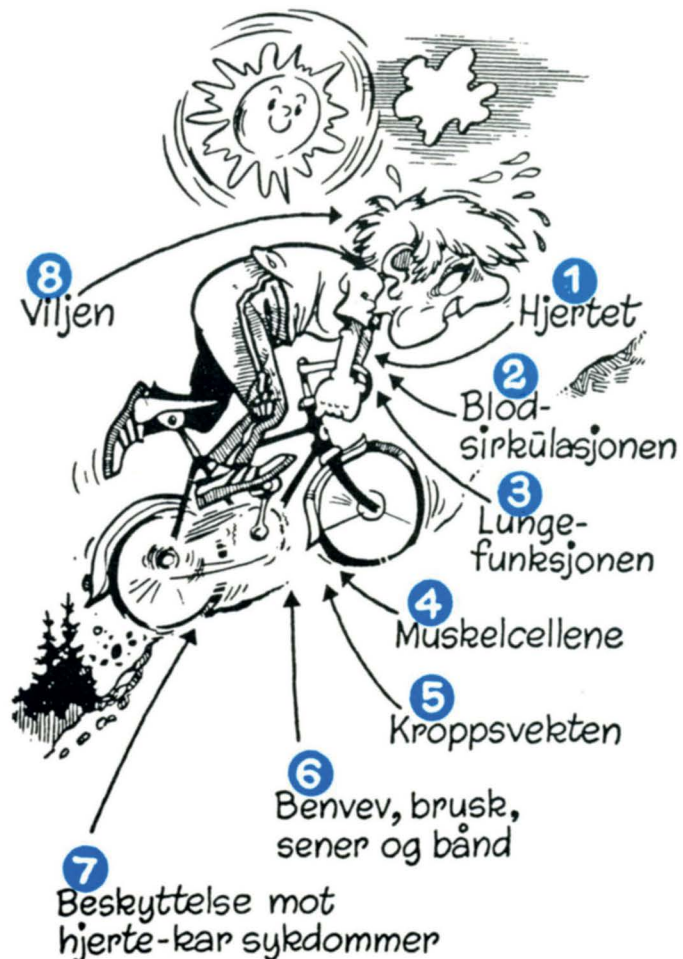
som blir registrert blir slått sammen, og ifjor ble det registrert tilsammen over 7000 kilometer. Hvis vi også tar med det som ikke blir registrert, ville vi ha kommet opp i godt over 10 000 kilometer i løpet av sommeren.

De som tidligere ikke har vært med på registreringen, kan gjerne få bli med. Det er bare å ta kontakt med Anne Mai Presthaug på vegkontoret.

SYKLING ER FIN TRIM

Også fysioterapeut Ragnhild Wirshing hos bedriftslegen anbefaler sykling. Ved siden av løping og svømming er sykling å anbefale for å vedlikeholde kroppen.

Begynn pent og forsiktig og øk treningsdosen gradvis til 3 halvtimer i uka. Pulsen bør opp i over 120 slag i minuttet. Da opprettholder du god kondisjon som gir deg det overskuddet du trenger.



FORSØK MED STEINKNUSING

Av Leif Kjølén

På E 18-anlegget i Sem har vi for tiden en prøvedrift på sprengning og knusing av fjell til forsterkningslag. Bakgrunnen for prøvedriften er følgende problemstilling:

Parsellen Fyllpå—Holmene har ca. 250 000 pfm³ (prosjektert faste m³) overskuddsmasser i linja. Av disse er ca. 150 000 pfm³ fjell. Behov for masser til forsterkningslag og bærelag på anlegget vil være ca. 100 000 m³. Krav til steinstørrelse i forsterkningslag er mindre enn 250 mm. For å minske overskuddsmassene bestemte vi oss for å prøve å benytte fjell i linja til forsterkningslag. Steinprøvene viste at steinkvaliteten var god nok.

Sprengningsarbeidet utføres i egenregi med innleid borvogn. Erfaringene med denne driftsformen så langt synes god. Regnskapet for sprengningen er ikke gjort opp enda, men prisen vil ligge ned mot 20 kr/pfm³.

Det ble først vurdert å sortere

sprengstein til forsterkningslag på rist, men krav til steinstørrelsen gjorde at vi skrinla denne metoden. Vi fikk i stedet inn tilbud om knusing av fjellet med beltegående knuseverk. Prisen var interessant og Drammen Pukkservice A/S fikk i oppdrag å knuse 15 000 m³ fjell ned til fraksjon 0-240 mm. Knuseverket er en Lokotrack 100 på belter. Det er bygget opp av Haahjem og består av en Lokomo C100B kjeftknuser montert på belteunderstell. Verket veier 43 t og har en kapasitet på 100—150 t pr. time under våre forhold. Verket kan utstyres med sikt for å ta ut to forskjellige fraksjoner. Inntaksåpning er 700x1000 mm. Hele verket fjernstyres fra maskinen som mater verket, i dette tilfelle en 25 t gravemaskin. Det trengs derfor ikke ekstra mannskap for å betjene knuseverket. I tillegg til matemaskinen holder firmaet en 30 t gravemaskin med rammer, som pigger

ned stor stein, og en hjullaster som laster ferdig kult på bil eller bærer kult på lager.

Driftsformen har for oss følgende fordeler:

- En får utnyttet overskuddsmasser til forsterkningslag. Alternativet ville være å kjøre disse til dumpeplass. En sparer samtidig innkjøp av forsterkningslag.
- Knuseverket mates direkte fra røysa. Vi sparer dermed en opplasting.
- Vi får forsterkningslaget opplastet i linja og sparer transport sammenlignet med transportdistanse fra pukkverk.

Erfaringene fra prøvedriften viser at vi bør endre litt på sprengningsmetoden, slik at vi får noe mer knusing på fjellet. Dette vil lette matingen av verket og dermed øke kapasiteten på dette. Totalt sett tror vi at vi vil tjene på dette selv om sprengningsprisen vil bli litt høyere enn nå.

Foreløbig overslag viser at vi sparer ca. 20 kroner pr. m³ opplastet på bil i forhold til å kjøpe fra pukkverk. I tillegg vil vi spare noe på kortere transport. Den største besparelsen ligger likevel i at vi reduserer masseoverskuddet på anlegget, masser som ellers måtte kjøres bort fra anlegget og til eksterne fyllplasser.

Nyorganisering ...

Forts. fra side 7 —

ha NK-funksjon for avdelingen. Både gruppelederne, stabsfunksjonen og NK-rollen besettes for to år av gangen.

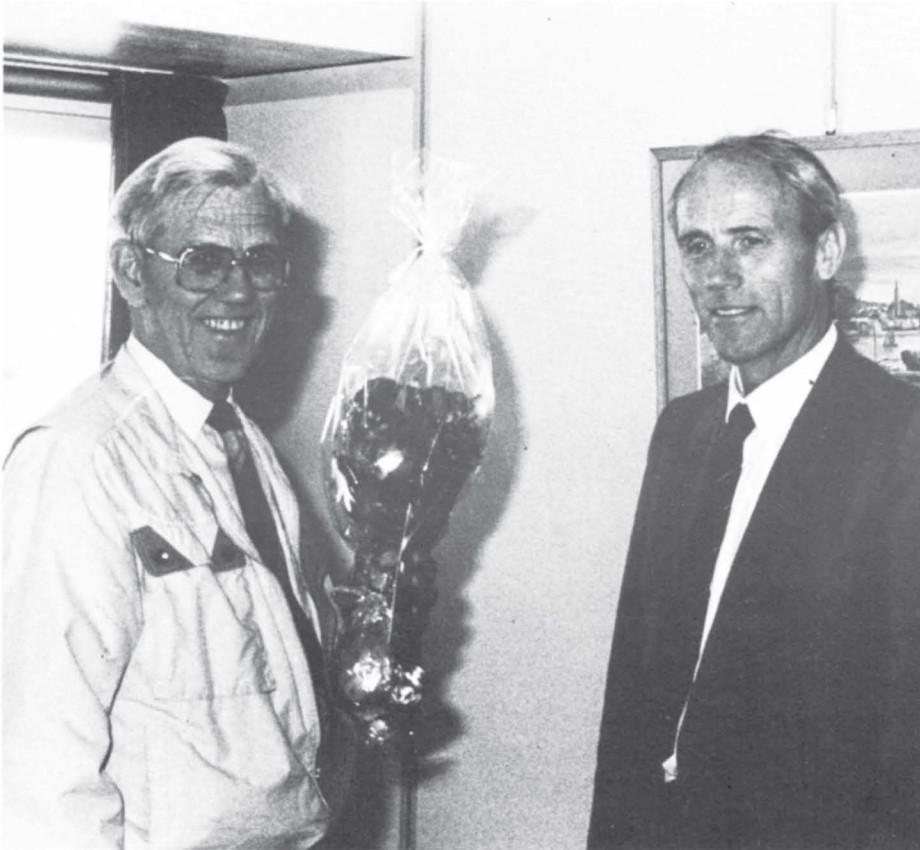
Vedlikeholdsavdelingen står foran nye og krevende oppgaver. Vi er avhengig av at avdelingen fungerer godt sammen og at alle i organisasjonen kan handle raskt og selvstendig. Organiseringen legger også opp til at vi skal være fleksible og kunne tilpasse oss nye oppgaver som kommer.



Vi er nå igang med prøvedrift på sprengning og knusing av fjell til forsterkningslag på den nye E-18 i Sem.

MARTIN NORDKVELLE 40 ÅR I ETATEN

Av Marit Wroldsen Dahl



Martin Nordkvelle får her overrakt en blomst av vegsjef Johan Lepperød under feiringen av 40-årsjubileet.

Det har nettopp vært feiret et jubileum av de heller sjeldne på vegkontoret — Martin Nordkvelle har vært ansatt i vegvesenet i Vestfold i 40 år! Vi gratulerer! Vi i Vestfolder'n fikk lyst til å ta en prat med jubilanten — noe vi kommer til å gjøre med alle som oppnår en så høy tjenesteansiennitet — så det er bare å stå på folkens! Det er ikke vanskelig å få Martin Nordkvelle på gli . . . — Jeg var blond da jeg begynte, fleiper han og tar seg til det stålgrå håret.

— 12. mai 1947 ble jeg ansatt som maskinteknisk assistent i Statens vegvesen Vestfold og fikk hovedansvaret for maskin- og verksteddriften. Jeg hadde også den gang ansvar for brøyting og strøing fram til funksjonsdelingen

kom i begynnelsen av 1960-årene. Han minnes gamle dager med glimt i øyet og nevner at man var liksom mer «gift med jobben» den gang.

Martin Nordkvelle har sin utdanning fra motorlinjen på Gøteborgs Tekniske Institutt, og han har jobbet ved maskinavdelingen hele tiden. Vi kan trygt slå fast at han har betydd mye for vegvesenet gjennom disse 40 årene. Han har bygd opp maskinavdelingen fra grunnen av og bare tenk på den utviklingen som har skjedd på disse årene, når det gjelder maskinpark, regnskapssystemer, EDB-systemer. Han er rik på kunnskap og erfaringer og er således en resursperson for vegkontoret. I slutten av 60-tallet ble hans stilling som leder av maskinavdelingen

omgjort til overingeniør. I 1956 hadde han et halvt års permisjon for å prøve seg som salgs- og serviceinspektør på Bolinders Norske, senere Volvo BM. — Men det var for vanskelig å rive seg løs fra maskinavdelingen ved vegvesenet, forteller han. — Det var for mange interessante arbeidsoppgaver på gang. Jeg har stort sett trives veldig godt i vegvesenet — og hatt absolutt førsteklasses kolleger og overordnede. Det viktigste for meg har vært at det alltid har vært nok å gjøre — og arbeidsoppgaver har det sannelig ikke skortet på.

Som vi jo alle vet sluttet Martin Nordkvelle i sin stilling som leder av maskinavdelingen 1. november 1986. Han arbeider nå som beredskapssekretær på vegkontoret.

E-MERKER BLIR INNFØRT FOR BARNESTOLER I BIL

Fra 1. april 1988 opphører Vegdirektoratets godkjenningsordning for sikkerhetsutstyr som barnestoler i bil og bilbelter. I stedet innføres E-merking som godkjenningssystem. — Det vil si at den europeiske ECE-normen 44.02 blir eneste godkjenningsordning i Norge for dette sikkerhetsutstyr. Grunnen til at Vegdirektoratet går over til dette systemet, er at det nå foreligger bra europeiske forskrifter for E-merking av barnestoler. Samtidig har vi også funnet det riktig å bruke E-merking som eneste godkjenningsordning for bilbelter, denne har tidligere vært sidestilt med Vegdirektoratets godkjenningsmerke.

At stoler med E-merking allerede blir godkjent i Norge ansees som en fordel, sier avd.ing. Finn Larsstuen, Vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet. Dette gir en enklere godkjenningsprosedyre, samtidig som forbrukerne vet at de får en god og sikker stol for barnet.

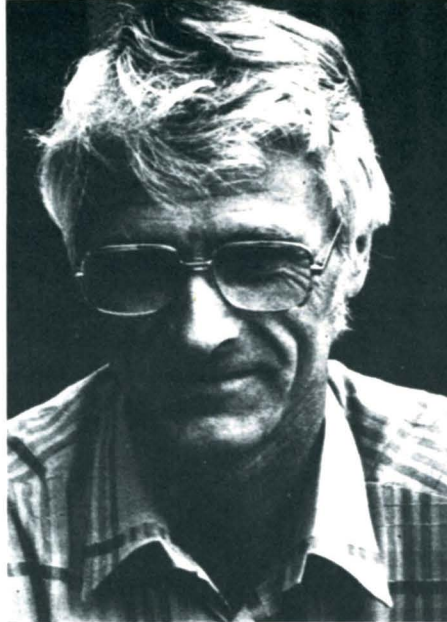
NYE MEDARBEIDERE I DRIFTEN

Av Jan Haugerød

I løpet av de siste månedene har vi fått flere nye medarbeidere i driften. Vi vil denne gangen presentere noen av dem nærmere, og de siste vil bli presentert i neste nummer av Vestfolder'n.

På Ås vegsentrall har vi fått ny vaktmester. Bjørn G. Nilsen er den siste som er begynt av våre nyansatte. Han startet i jobben som vaktmester på vegsentrallen 25. mai i år, og har selvsagt ikke blitt så varm i trøya ennå at han kan si noe om hvordan han vil like jobben. Før han kom til oss, var han vaktmester på fylkeshuset. Den jobben hadde han i 6 år. Nilsen bor på Husøy, og med så kort veg til sjøen er selvsagt båt- og sjølivet en stor hobby.

Vi har også fått en ny maskinoppsynsmann på vegsentrallen, og det kan vi trygt si er en gammel vegveteran. Før Anders Bergem kom til Ås vegsentrall 1. mars i år, har han 24 år bak seg i vegvesenet i Møre og Romsdal. Her var han på

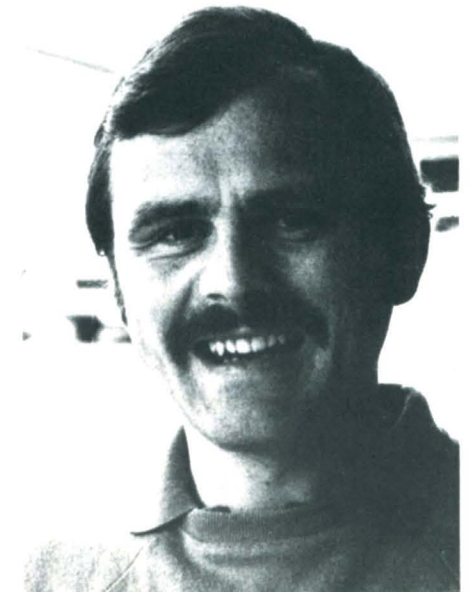


Ny maskinoppsynsmann på vegsentrallen er Anders Bergem.

Årø vegsentrall ved Molde først som mekaniker og senere som maskinteknisk oppsynsmann. Han kom til Vestfold og begynte som bilmekaniker på Vestfold Auto i Tønsberg, men da oppsynsmannsjobben på Ås ble lyst ledig,

var han ikke sen om å søke. Bergem har tatt over oppsynsmannsjobben som Kåre Brekke hadde.

I vedlikeholdsområde 2 har vi også fått en ny oppsynsmann. Tore Jan Hansen fra Stokke har hatt rikelig tid til å bli varm i trøya i sin jobb som han startet i 1. oktober ifjor. Han har tidligere vært ansatt på oppmålingsavdelingen i Stokke kommune hvor han var i 11 år. Han forsikrer at han trives i vegvesenet. — Det er godt å jobbe i en større avstand fra politikere og råd og utvalg som fatter de forskjellige vedtak, sier han. Tore Jan Hansen er også kjent som mannen som startet en av landets første nærradiostasjoner, nemlig Myrvang radio i Stokke som han fikk i gang i 1982. Han var også drivkraften bak denne radiostasjonen de første årene.



Tore Jan Hansen har allerede rukket å bli varm i trøya i vedlikeholdsområde 2.

Svein Arne Nordkvelle er en av de nyansatte i vedlikeholdsområde 3. Han begynte 1. mars i år, og danner sammen med Peder Kristensen vedlikeholdslag nr. 1 som har Brunlanes og deler av Tjølling som sitt arbeidsområde. Han kommer fra Tjølling, og har tidligere arbeidet hos maskinentreprenør Arne Rød i Sandefjord. Han trives

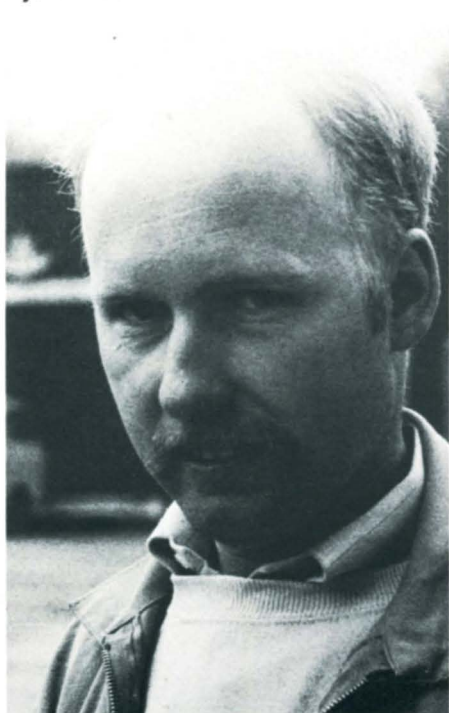


Bjørn G. Nilsen er den nye vaktmesteren på vegsentrallen.

Vega i Holmenkollstafetten for sjette gang

Vi gjorde i år en fin innsats. Tredje beste Vestfold-lag var vi og det står det all respekt av. Fra «hvalpen» Jørgen Svanquist til «bestefar» Rolf Sommervik, utgjorde vi et lag som prosentvis gjorde sin nestbeste plassering. Formildende omstendigheter, for å forklare årets tidsmessige tilbakegang, kan sikkert finnes. Bl.a. har jeg fra informert hold blitt fortalt at 5. etappe i år var nesten 1 minutt «lenger». Fem debutanter med sommerfugler i magen(?) og kaldt vær har også vært medvirkende.

i vegvesenet, og synes det er viktig å ha en trygg og sikker arbeidsplass framfor å ha en mer utrygg framtid i en liten privat bedrift. På fritiden liker han å være bilmekaniker på sin egen bil, og han har innredet verksted med et rikelig utvalg av verktøy i garasjen hjemme.



Svein Arne Nordkvælle fra Tjølling er ny mann i vedlikeholdsområde.

Det viktigste er dog at vi gjennomførte stafetten med stil og verdighet.

Med tanke på 1988 bør formen innrettes mot søndag 8. mai.

Takk for innsatsen alle sammen. Sorry at diplom og penger til sjåførene har drøyd så lenge.

Vår utvikling fra 1982:

82: Pl. 162 av ?	Tid: 65.51
83: Pl. 182 av 270	Tid: 65.00
84: Pl. 196 av 323	Tid: 63.04
85: Pl. 232 av 346	Tid: 62.41
86: Pl. 178 av 417	Tid: 61.23
87: Pl. 274 av 505	Tid: 63.34

Laget besto av:

Hans Stordal
Magne Sudenius
Reidar Jørgensen
Jørgen Svanquist
Hans Vidar Lindseth
Ole Bergersen
Rolf Sommervik
Tore Kaurin
Alf Åsberg
Ivar Rød
Andreas Setsaa
Børre Augustson
Nils I. Skjevik
Gunnar Arnesen
Hans Thv. Kittelsen

8. mai 1988 sees vi i Oslo i ny trasé med nye krefter, til dyst igjen. Keep in shape!

VEGA LEGGER OM KONTINGENTROUTINENE

En annen artikkel i dette nummeret omtaler Vega, våre aktiviteter og hva dette koster oss. For kun kr. 30,- kan alle vegvesenets ansatte

være med å støtte oss i arbeidet for fellesskapet.

I alle år har kontingentinnkrevingen vært meget arbeidskrevende og byrdefull. Siste årsmøte på styret å gå aktivt ut for å få med flere ansatte og finne en lettere måte å få inn kontingenten på. I samarbeid med postverket vil vi prøve å gå over til postgiro. Alle ansatte vil i august — i posten — motta en postgiro innbetalingsblankett som betalt vil gjelde som medlemskort. Vi håper at dette faller i smak hos alle. Postordningen vil lette vårt arbeid kolossalt og vi håper på full oppslutning.

I 1987 vil innbetalingsfristen være 1. september.

I 1988 vil fristen for innbetaling bli 1. mars dersom ordningen blir så vellykket som vi håper.

Vi sier på forhånd tusen takk og ønsker alle velkommen som medlem i VEGA.

ER DET SAMMENHENG MELLOM ULYKKER OG DEKKSLITASJE?

Et nordisk prosjekt skal nå se om vegdekkeslitasje har noen betydning for trafikksikkerheten.

Prosjektet finansieres av Nordisk Ministerråd og Vegdirektoratet, og i Norge er det SINTEF, Trondheim, som er ansvarlig for den norske delen, i samarbeid med Statens vegvesen.

Viktig spørsmålsstilling vil være hvordan spordannelse virker inn på ulykkestallet.

Resultatene kan bli nyttige for vegkontorene når det gjelder å velge rett tidspunkt for legging av nytt dekke.

Hoveddelen av arbeidet skal foregå i 1987.

VESTFOLDINGER PÅ ANLEGGSMESSE

Utstørsleverandører til veg- og anleggsdriften holdt sin stormønsting på Hellerud nord for Oslo i tiden 22.—28. mai.

Mange av våre ansatte fikk her anledning til å se nyeste nytt av vegteknisk utstyr. Her var mye kjentfolk å treffe, både kolleger fra andre fylker og representanter fra firmaer som vi har kontakt med.

Vi traff også en av «våre», hovedtillitsmann Hans Thv. Kittelsen på Norsk Arbeidsmandsforbunds stand. Tirsdag 26. hadde han vakt sammen med vår forretningsfører i avd. 11, Wenche Iversen.

På Vegdirektoratets stand fant vi



Denne gangen var det mange vestfoldinger som besøkte utstillingen.



Vår egen Øveraasen Viking dumper var på plass på utstillingen. Den er byggenr. 1 fra 1972, og skal bli museumsgjenstand på Vegmuseet ved Hunderfossen.

også en gammel kjenning. Blant endel nyere og eldre vegarbeidsmaskiner sto vår egen Øveraasen Viking dumper, byggenr. 1 fra 1972. Dumperen skal bli museumsgjenstand på Vegmuseet

ved Hunderfossen, og var fikset opp og nylakkert i anledning utstillingen. En representant for gullalderen i vegvesenets maskindrifts historie.

Anleggsmaskiner, og da særlig



På Norsk Arbeidsmandsforbunds stand var en av våre, hovedtillitsmann Hans Thv. Kittelsen vakt sammen med forr.fører Wenche Iversen.

NY RIKSVEG 310 HORTEN - BORRE MOT LØSNING?

Planleggingen av ny rv. 310 sør for Horten («sydovervegen») har foregått i en årrekke. Forslag til detaljplan/reguleringsplan ligger for tiden til godkjenning i Vegdirektoratet/Miljøverndepartementet. Flere krav til planen vedrørende støyskjerming, utelukkes av Rybergs gate som adkomstveg og «Cut-and-cover»-løsning har medført at det nå stilles spørsmål om nytten av prosjektet vil stå i rimelig forhold til kostnadene ved gjennomføringen.

På denne bakgrunn ble det besluttet å arrangere et idéseminar for å få vurdert alle mulige løsninger på dette vegspørsmålet før det fattes vedtak om valg av løsning.

Idéseminaret ble holdt på Hotel Ocean i Horten 27.—29. januar i år. Formålet med ny rv. 310 er å avlaste nåværende riksveg (Storgata/Borreveien) samt bolig gatene i Horten som er belastet med trafikk til og fra Horten—Mossferjene.

Uavhengig av hverandre gikk alle idégruppene inn for at en løsning av trafikkproblemene sør

tyngre utstyr var nok det som var mest iøynefallende på utstillingen. Mobile pukkverk synes å ha blitt svært aktuelle igjen, nå montert på belteunderstell. Vi har leid inn et slikt utstyr som går på den nye E 18-parsellen forbi Sem.

Som maskinavdelingens representant vil jeg konkludere: Utstillingen viste at utstyret finnes, oppdragene er der og kjøpelysten er tilstede. Bremsklossene heter «Bevilgende myndigheter» og «Vegdirektoratets anleggskontor».

Hårek.

for Horten sentrum må baseres på en ny sydoverrettet vegtrasé. Denne konklusjonen støtter opp om tidligere utredninger, bl.a. Norsk vegplan 11, som er grunnlaget for den detaljplanlegging som har pågått på rv. 310 de senere år. Idéseminaret stadfestet at hverken «nordovervegen»/«vestovervegen» løser hovedproblemene.

To av idégruppene la fram løsninger som inkluderte flytting av fergeleiet ut av Horten. Trafikktellinger foretatt i 1986, viser at flytting av fergeleiet ut av Horten vil være et vesentlig bidrag til å løse dagens trafikkproblemer først og fremst i Jernbanegaten/Johan Riefs gate. Derimot vil en flytting av fergeleiet bare ha mindre positiv effekt når det gjelder å avlaste Storgaten/Borreveien. Konklusjonen er derfor at det er behov for en ny sydoverrettet vegløsning uavhengig av om fergeleiet flyttes eller ikke. Vi ser derfor ingen grunn til å trekke spørsmålet om fergeleiets plassering inn i denne diskusjonen om rv. 310, Sydoverveien.

Idégruppene hadde forskjellige løsninger på utforming og plassering av ny rv. 310. Dette er det detaljert redegjort for i en rapport som ble utarbeidet etter seminaret.

Samarbeid med kommunene

Etter idéseminaret ble det nedsett en arbeidsgruppe med representanter fra Horten og Borre kommune og vegkontoret for å komme fram til en anbefaling av hvilke alternativer det skulle arbeides videre med og hvordan planen skulle behandles formelt. Ut fra behovet for en lett gjennomførbar effektiv og økonomisk fordelaktig løsning for ny rv. 310 kunne ikke arbeidsgruppen se at de lanserte

forslagene var vesentlig bedre enn de tidligere vurderte løsningene.

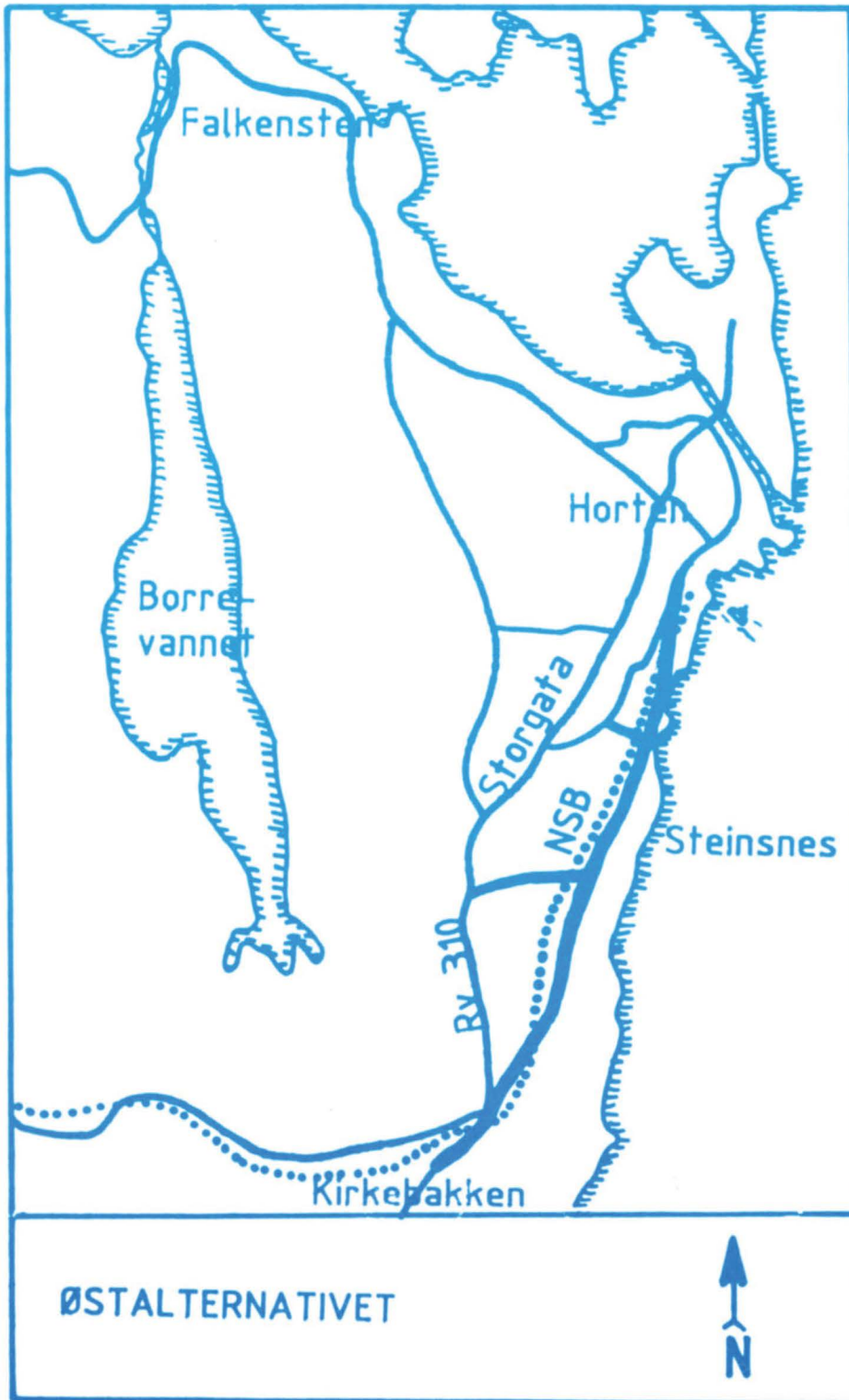
Arbeidsgruppen mente derfor at konklusjonen måtte være at ny rv. 310, Sydoverveien fortsatt må anlegges langs jernbanen, men med tilknytning til lokalveinetten i Horten ved Rybergs gate og i Borre ved Eikstranda. Med utgangspunkt i denne konklusjonen er de to løsningene henholdsvis øst eller vest for jernbanen vurdert opp mot hverandre når det gjelder kostnader, trafikkmessig effekt, miljø etc. For sammenligningens skyld er det forutsatt nedgravd tunnel gjennom Steinsnes for både østre og vestre trasé.

Den detaljerte sammenligning mellom linjen øst og vest for jernbanen er beskrevet i arbeidsgruppens rapport. Vegkontoret slutter seg til konklusjonen om at en traséløsning i hovedsak øst for jernbanelinjen legges til grunn for det videre planarbeid. Det er da lagt særlig vekt på at østre traséløsning vil:

- gi like muligheter for avlastning av eksisterende veger som en vestre trasé. Forutsetningen for dette er at det etableres tilknytninger ved Rybergs gate, ved Halvdan Svartes gate samt tilknytning til Parkveiens forlengelse.
- gi større muligheter for å opprettholde dagens bomiljø gjennom støyskjerming og mindre arealinngrep.
- medføre kostnader i samme størrelsesorden som vestre trasé under forutsetning av «cut and cover» også i denne trasé.

Arbeidsgruppen har i sin rapport sammenlignet østalternativet in-

Forts. neste side —



mes som **reguleringsplan** i den formelle behandlingen av planforslaget og at kommunene får ansvaret for saksbehandlingen frem til stadfesting av reguleringsplanen.

Det videre arbeid foreslås lagt opp etter en fremdriftsplan som innebærer at

- kommunen behandler denne saken i løpet av våren 1987
- ny reguleringsplan utarbeides, behandles og godkjennes høsten 1988
- finansiering av ny rv. 310 avklares i løpet av 1988/89
- byggeplan og grunnverv utføres i løpet av 1988/89
- bygging av ny rv. 310 kan starte i 1990 dersom fullfinansieringen kan avklares.

Silingsprosessen ...

Forts. fra side 5 —

innsatsen vært det dobbelte av hva vi antok på forhånd. Vi håper imidlertid å høste frukten av denne omfattende silingsprosessen når hovedplanen legges fram til høsten. Veglinjene, vurderingene og tankene omkring er forhåpentligvis nå kjent for publikum og politikere som i neste omgang står sentralt i beslutningsprosessen. Denne åpne prosessen som forskriftene forøvrig krever, er en modningsprosess både for vegvesenet og omgivelsene som utvilsomt vil lette gjennomføringen av prosjektet i de påfølgende faser.

Det overordnede målet om å stå ferdig med ny motorveg fra Eik til Helland i 1995, står fortsatt like fast. Endelig vegtrasé må da være avklart ved årsskiftet 1988/89. Det betyr at vi har ca. ett år til den formelle behandlingen når hovedplanen foreligger til høsten. Dette holder dersom vi følger opp behandlingen i kommuner og etater spesielt, og vegvesenet selv er rask til å fatte nødvendige beslutninger underveis.

kludert «cut and cover» med foreliggende detaljplan/reguleringsplan. Som kjent ligger denne vest for jernbanen og omfatter ikke «cut and cover» gjennom Steinsnes. Kostnadsforskjellen på disse løsningene er så langt på 20—25 mill. kroner.

Videre planlegging

En justering av veglinjen fra

vestsiden til østsiden av jernbanen regner vi ikke som en vesentlig endring i forhold til det linjevalg som i mange år har ligget til grunn for ny rv. 310, Sydoverveien, og som kommunene og Vegvesenet har vært enige om. Vi går inn for at den videre planlegging skjer med hjemmel i bygningsloven. Dette innebærer at detaljplanen frem-

STUDIETUR TIL ØSTERRIKE

Av O.G. Sjørøst

En gruppe personer var i tiden 10.—16. mai på en studiereise i Østerrike.

Fra vårt eget vegkontor deltok Ø. Firman, S. Aspen, O.J. Svendsen, E. Møller og O.G. Sjørøst fra planavdelingen, samt D.A. Tangen fra anleggsavdelingen.

Fra planavdelingen ved Buskerud vegkontor deltok A. Tovslid, som der er saksbehandler for den del av E 18-planleggingen som berører Buskerud fylke. Ingeniørfirma Kjell Bruer AS som er engasjert med vår planlegging av E 18 i nordre Vestfold sendte med S. Andreassen, B. Martens og J.E. Torp. Likeså var landskapsarkitektene Hindhamar, Sundt og Thomassen representert med T.

Sundt. Reisefølget talte således 11 personer.

Utgangspunktet for reisen var den pågående planlegging av ny E 18 Eik—Helland. Vi planlegger her for 4-felts motorveg, noe som er nytt for oss i Vestfold.

Østerrike er et land som med hensyn til landskap og topografi er mye likt vårt eget. Hensikten med reisen var således å skaffe oss erfaringer og impulser for den videre planlegging av E 18 gjennom Vestfold.

Sentrale temaer på turen var:

- linjeføringsprinsipper (splittet veg/tilpasning til landskapet)
- samspillet motorveg/lokalveg
- bruer/tunneler

- forhold til vilttrekk
- organisering av planlegging/bygging for større vegprosjekter

På forhold var det knyttet kontakter og gjort avtaler. Dette gjorde at vi fikk en fin mottakelse og godt forberedte orienteringer.

Språkvanskelighetene ble eliminert ved at J.E. Torp fra Bruer AS fungerte som tolk.

Inntrykkene fra reisen er mange og uten tvil nyttige. Vi har befaret en rekke veganlegg, både ferdige og under arbeid. Vi har sett bruer, tunneler, skjæringer, fyllinger osv. av dimensjoner som umiddelbart kan synes uvant, men som fort kan bli realiteter for en 4-felts motorveg gjennom Vestfold.

Det vil nå bli utarbeidet en egen rapport som summerer opp erfaringer og impulser fra reisen.

Fylligere omtale vil komme i et senere nummer av Vestfolder'n.



Deltakerne samlet utenfor kontrollstasjonen til en 10 km. lang tunnel gjennom byen Graz.

GUNNAR HASLE TIL BOTSWANA

Av Jan Haugerød



Gunnar Hasle blir vegvesenets første representant fra Vestfold i Botswana.

15. juni går en gammel drøm i oppfyllelse for Gunnar Hasle på anleggsavdelingen. Da reiser han til Afrika for å jobbe på et utviklingsprosjekt i Norad-regi i 2 år. Drømmen som nå går i oppfyllelse har han hatt i mange år, helt siden han søkte på et slikt oppdrag for over 10 år siden. Gunnar Hasle er den første som tar permisjon for å reise til Botswana. Tidligere har vestfoldingene alltid reist på Norad-oppdrag til Tanzania.

— Jeg skal arbeide som lærer ved «The Road Training Senter» som er en del av det botswanske vegministeriet. Jobben består i å lære opp personell til å bli oppsynsmenn og formenn innenfor vegbyg-

gingsvirksomheten. Opplæringen er vinklet mot det som vi kaller arbeidsintensive metoder. Det går ut på å bruke manuell arbeidskraft i stedet for store og tunge maskiner i vegbyggingen. Vi kan si at dette på en måte er å gå tilbake til de metodene vi brukte her hjemme tidligere. Dette er en arbeidsmetode som nå er på veg inn i alle norske utviklingsprosjekter innen vegbyggingssektoren i Afrika. En av hovedgrunnene til at dette er blitt en trend i utviklingshjelpen, er at landene skal læres opp til å bli selvstendige på den måten at de skal kunne jobbe videre med tilsvarende prosjekter i egen regi uten at det må tilføres stor kapital etterat hjelpeprosjektene er avsluttet.

— Det var jobben som tiltalte meg. At denne jobben var i Botswana var mer tilfeldig.

Gunnar Hasle skal holde til i hovedstaden i Botswana, Gaborone. Det er her vegministeriet holder til. Her skal han jobbe sammen med 3 andre nordmenn, og han kommer til å jobbe vegg i vegg med vår tidligere anleggsbestyrer Einar Hansen som har permisjon fra sin stilling hos Selmer. Einar Hansen har vært der nede i noen måneder nå, og han arbeider med vegplanlegging.

Botswana er et forholdsvis stort land i europeisk målestokk. Landet er så stort som Frankrike og Belgia tilsammen. Men det bor bare en million mennesker der. Hovedstaden Gaborone, hvor Gunnar Hasle skal bo, har ca. 70 000 innbyggere. Landet ligger langt sør i Afrika, og det er en republikk med godt demokrati og indre stabile politiske forhold.

EN TVILSOM NORGESREKORD

En 20-åring fra Sandefjord satte for noen uker siden en tvilsom norgesrekord. Han ble stoppet av UP etter å ha holdt en gjennomsnittsfart på 201,2 km/t med sin motorsykkel over en strekning på 2,2 kilometer på E 18 syd for Kopstadkrysset. Han er den første i Norge som er blitt stoppet etter å ha kjørt over 200 km/t. De fartssyndere som tidligere er blitt målt i så store hastigheter, har greid å stikke av fra politiet.

Farten kan på det meste ha vært oppe i 240 km/t.

Det var ved 21-tiden på kvelden at 20-åringen satte den tvilsomme rekorden. Han kom fra Oslo-traktene og skulle hjem. Bak på sykkelen hadde han sin 16 år gamle kjæreste. Et par kilometer syd for Holmestrand ville han prøve hva sykkelen var god for. Han ble oppdaget av en UP-patrolje, og heldigvis fikk de stoppet den vanvittige ferden.

Gutten skal etterpå ha uttalt at hestekreftene er til for å brukes. — Det er ikke noe vits i å ha stor motorsykkel hvis du bare kjører i 90 km/t. Jeg hadde full kontroll, og sykkelen går støtt og fint i 260 km/t.

Det vil gå lang tid før 20-åringen får igjen førerkortet, og han må nok regne med et alvorlig oppgjør med lovens håndhevere. Sykkelen kan også bli inndratt til fordel for statskassen.

HUSK
kjørelyset

MC-KURS I BILTILSYNETS REGI

Av Marit Wroldsen Dahl

Biltilsynet arrangerte 8. og 9. mai MC-kurs for trafikkskolene og biltilsynets egne sensorer. Kurset gikk for 2. år på rad og målsettingen er klar: Holde ved like deltageres egenferdigheter. Dessuten er det et viktig poeng i det at lærer- og sensor-siden i MC-opplæringen er samkjørt.

Kurset var to-delt, en praktisk og en teoretisk del. For den praktiske delen var Dag Styrvold ansvarlig for opplegget. Han opplyste at det var rundt 20 deltagere. Programmet omfattet grunnleggende balanseøvelser som serpentinøvelser (slalåmkjøring), kjøring i sirkler og kjøring på både rett og skrå planke, samt bremsetrening og unnamanøvrering. Lørdag bar det også ut på landevegskjøring. Deltagerne trener både i å kjøre og å sitte på. Det er faktisk nesten like vanskelig å være en god passasjer som en god fører. For elevenes del er det svært viktig at kjørelærer/



Utstyr er viktig! Her ser vi Mathias Håkegård og Helge Hågan i fullt utstyr.

sensor har god «sykkelfølelse», dvs. er en god passasjer. Kjøring med passasjer stiller dessuten

større krav til fører, bl.a. fordi balansen på sykkelen forandrer seg.

Til hjelp med gjennomføringen av det 3-timers lange teorikurset, hadde biltilsynet alliert seg med lærer Bård Tøndel, som daglig underviser ved trafikklærerskolen i Stjørdal. Teoridelen omfattet det meste av det man må undervise i for opplæring til førerkortklasse A, med hovedvekt på sikkerhetsmessige forhold, fartstilpasning, bremsebruk og sporvalg.

Kurset var lagt opp som internatkurs og kursdeltagerne benyttet kveldstidene til å videreføre diskusjoner om aktuelle emner som var tatt opp. Deltagerne var svært fornøyde med kurset og ga uttrykk for at man har behov for en slik «oppbrushing» etter en lang vinter uten motorsykkelkjøring. Biltilsynet har derfor planer om å la dette bli en tradisjon.



Kjøring på skrå planke gir samme virkning som å kjøre i piggslette spor på veien. Dette er vanskelig!

VEGVETERANER HYLLET PÅ FOSSEKROA

Av Jan Haugerød

Fossekroa ved Brufoss var også denne gangen stedet for pensjonistavslutningen vår. Denne gangen var det 6 veteraner som sa farvel til aktiv tjeneste i etaten. 165 år i etaten tilsammen på 6 mann må sies å være respektabelt. Karene ble behørig hyllet med både gaver og vakre ord.

Vegsjef Johan Lepperød var selvfølgelig tilstede, og han sa at det alltid er litt spesielt å feire slutten på den aktive arbeidsinnsatsen for etaten. Vegvesenet er en arbeidsplass med varierte og interessante arbeidsoppgaver, og han håper at karene har satt pris på den tid de har hatt i etaten selv om



Også vegarbeidsforeningen hadde gaver og blomster til pensjonistene. Hovedtillitsmann Hans Thv. Kittelsen takker her Rolf Clementz for innsatsen.



Hilmer Anholt var den av pensjonistene som hadde lengst tid i etaten med 39 år. Vegsjef Johan Lepperød overrakte vase og blomst og takket for innsatsen.

det til tider kan ha vært både hardt og slitsomt. De som nå går av med pensjon har opplevd nærmest en revolusjon i den tekniske utviklingen av maskiner og redskaper i løpet av de siste 30 til 40 år. Nå ser vi framover mot år 2000 og en motorveg gjennom hele fylket, men hvordan vil det være å forsøke å tenke seg 40 år framover i tiden?

Lepperød kom også inn på at det svært ofte ser ut til at det å jobbe i vegvesenet går i arv fra far til sønn og enkelte ganger også videre til sønnesønn. Det må være et tegn på at vegvesenet er en stabil og god arbeidsplass. Han takket hver og en av pensjonistene for innsatsen og ønsket dem mange gode pensjonistår framover samtidig som han overrakte vase og diplom fra etaten.

Vegarbeidsforeningen var også representert ved hovedtillitsmann Hans Thv. Kittelsen. Også han ønsket pensjonistene mange gode år framover og overrakte gaver og blomster fra foreningen.



Vegsjefen sammen med pensjonistene og konene. Fra venstre Johan Lepperød, Aggie Lien, Kittel Lien, Signy Berg, Trygve Berg, Rolf Clementz og Hilmer ANholt.

Av de pensjonistene som ble hyllet denne gangen, var det Hilmer Anholt fra anleggsavdelingen som hadde vært lengst i etaten. Han ble tilsatt i 1948 og har således 39 år bak seg som arbeider i vegvesenets tjeneste. Einar Lunde benyttet anledningen til å takke Hilmer Anholt for den innsatsen han har lagt ned på

anleggsavdelingen. Han har vært med på det meste fra sesongarbeid i den tiden det var vanlig å si opp arbeidsfolkene på vinterstid og fram til den moderne maskinelle anleggsdriften vi nå har.

Tor Odd Ringset takket også karene for innsatsen. Han sa at han var av de heldige som kjenner alle som nå går av med pensjon.

Tre av dem, Trygve Berg, Kittil Lien og Rolf Clementz hadde han også hatt et nært samarbeid med i flere år i vedlikeholdsområde 3.

De to siste av karene som hadde gått av med pensjon denne gangen, Torbjørn Berg og Gudmund Skogen, var dessverre forhindret fra å kunne delta på arrangementet.

Pensjonistavslutningen på Fossekroa 3. juni var et hyggelig lag som personalavdelingen ved Annlaug Wold sto som ansvarlig for.

Vega:

LAGET SOM SPILLER PÅ MANGE STRENGER

Av Reidar Jørgensen

Hvem er vi, hva gjør vi og hvilke aktiviteter har vi:

Fra ymse hold har styret blitt oppfordret til å omtale VEGA utad i etaten. Tidligere praksis — av informativ karakter — har vært å sende årsberetning, valg, regnskap m.m. til alle etatens arbeidsteder. Dette har kanskje ikke fungert tilfredsstillende. Derfor vil vi benytte VESTFOLDER'N til å utdype hva vi gjør, hvem vi er og hvilke aktiviteter vi har.

Av vegvesenets ca. 350 fast ansatte var 180 personer registrert

som medlemmer i VEGA 1986.

Styrets målsetting er å arbeide for FELLESSKAPET slik at alle i

etaten skal kunne få flere og bedre tilbud av sosial, velferdsmessig og idrettslig karakter.

Årsmøtet på Ås vegstasjon valgte følgende styre for 1987:

Formann: Reidar Jørgensen, vegkontoret.

Nestformann: Gunnar Eriksen, Ås vegsentral.

Sekretær: Anne Mai Presthaug, vegkontoret.

Kasserer: Rolf Mathisen, vegkontoret.

Styremedlem: Eva Borge, vegkontoret.

Varamedlem: Marit Skudal og Jorunn Bringaker, vegkontoret.

Aktiviteter:

— **Mandagstrimmen. Kontaktperson: Reidar Jørgensen (13210).**

Hver mandag fra 16.00—17.00 i gymsalen på Tønsberg brannstasjon i tidsrommet september—april/mai, trimmer fra 6—14 mannlige mosjonister. Oppvarming m/ ball, styrkeøvelser og avsluttende ballspill før uttøying de siste 5 minutter er «ingrediensene» hos oss. Alle gjør innsats etter «personlig tilstand», bare spør Nils I. Skjevik eller Roald Johansen på verkstedet på Ås. Vel møtt i september!

— **Sykle til jobben. Kontaktperson: Anne Mai Presthaug (13210).**

For 6. året på rad forlenger VEGA denne landsomfattende konkurransen til for oss å vare fra mai til september. Hver måned får en ny syklist — etter loddtrekning — en liten påskjønnelse/premie. De 3 «beste» syklistene/mosjonistene gjennom hele sesongen får ved julebordet hver sin gave/premie for nedlagte kilometere, avgitt svette og antall sykkeldager. Vi har prøvd å få med oss utedriften, vegsentralen, vegstasjoner og biltilsynets stasjoner, men dessverre med liten respons.

— **Skytegruppa. Kontaktperson: Gunnar Eriksen (32900). Kjell Kval (13210).**

Ei gruppe som har «skutt kraftig i været» nå som vi har innredet en 15 meters innendørsbane i nybygget på Ås vegstasjon. Fra september til mai vil du «treffe» folk her hver mandag fra kl. 17.30. 7—10 skyttere treffes jevnlig, mens hele 26 skyttere er med på en landsomfattende korrespondanseskyting i vegvesenets regi. VEGA stiller gratis gevær og skudd til disposisjon. Fra mai til september skytes det utendørs over hele Vestfold. VEGA-medlemmer er å treffe på mange stevner på 100- og 150 meters baner. Gevær og skudd til fri disposisjon. Møt opp, «treff» nye kolleger!

— **Fotballgruppa. Kontaktperson: Gunnar Arnesen (32900). Steinar Aspen (13210). Tore Kaurin (13210).**

Generasjonskrise har begynt å stille istand småprob's for lagidretten. Dette til tross for at vi nylig har ansatt mange nye og unge. Fotballaget stiller til dyst i Tønsbergseriens 2. divisjon. Stort sett max 1 kamp pr. uke. Vi har behov for nye spillere. Det stilles ingen krav til kvalitet, bare innsats og framme kan garanteres. Har du lyst til å ha det gøy så si ifra. Kamper 16. og 25. juni gjenstår før ferien.

Vegacup arrangeres hvert år, men med «forutspillende» kvalifisering. Lår skal vi igjen møte Østfold, VDR, Buskerud og Akershus i «kvalliken». Østfold slo oss durabelig ifjor og de er neppe dårligere i år. Ved eventuell sluttspiltdeltagelse spytter VDR i nye reisetilskudd. VEGA bekoster opphold, men hver spiller betaler egenandel på kr. 200,-.

— **Håndballgruppa. Kontaktperson: Sigmund Riis (13210).**

De seneste åra har vært håpløse for VEGA i og med at alle kamper har gått i weekenden. Det ryktes at det fra høsten av skal bli midtukekamper og da vil vi være med.

«Hallingkastet» heter vegvesenets — på landsbasis — største sosiale og velferdsmessige arrangement. Lår blir det arrangert for 16. gang! Hele landet, med kvinner og menn fra Finnmark til Vest-Agder, er å treffe på Gol vanligvis første helgen i oktober. Ifjor var det over 400 vegvesenansatte som okkuperte hele Pers Hotell. Vegdirektoratet «sponset» tiltaket med hele kr. 100 000. Dette sier vel litt om VDRs holdning til dette gigantarrangementet.

VEGA spytter i noen kroner, men hver aktiv spiller må selv ut med min. kr. 200,- i egenandel. Det er fritt fram for supportere og koner. Ikke aktive som ønsker å være med får gjerne kjøre selv, tar med deltagerne, og mottar ca. kr. 600,- i

bilgodtgjørelse. Vi har pleid å stille med både DAME- OG HERRELAGE og dette håper vi også på i år, selv om vi ikke spiller i serien. Dette arrangementet må oppleves. Helt utrolig flott weekend både sosialt og sportslig kan loves. Tenk på dette og si ifra i august når påmeldingen finner sted.

— **Fiidrett. Kontaktperson: Reidar Jørgensen (13210).**

Denne gruppa drives for tiden på individuell basis. De som ønsker å delta på stevner, skogs- eller baneløp har kjørt løpet selv. VEGA dekker imidlertid kr. 150,- i løps-/startkontingent pr. person over hele sesongen. Samle opp kvitteringer og gi oss dette ved sesongslutt. For 6. året på rad har vi deltatt i «vårens vakreste» som mange ynder å kalle Holmenkollstafetten. Av 17 Vestfold-lag i bedriftsklassen var VEGA 3. beste lag. Normalt havner vi midt i haugen, men ønsket om å løpe under 1 time er der og vi ønsker og tror at det er mulig for oss. Si ifra og start treninga for neste års stafett som går 8. mai.

— **Bowlingutvalg. Kontaktperson: Håkon Serkeland (034-16333). Steinar Holstein (13210). Tom Skarre (13210).**

Bowling er relativt nytt for VEGA, men responsen er god. Vi stiller 3 lag i bedriftsserien — 1 lag på Skreppestad og 2 i Tønsberg. Budsjettert VEGA-utgift i 1987 er på vel kr. 7000. En kveld i februar stilte 19 bowlere — hvorav 13 fra utedrifta — opp til en VEGA-turnering på Vallø Bowlingcenter.

Bowling er en sport som passer for alle. Ingen krav til kondis eller styrke. VEGA ser gjerne at flere i etaten blir med på dette. Dette er nemlig GØY.

— **Idrettsmerkeprøver. Kontaktperson: Per Vaadal (13210). Annlaug Wold (13210).**

I siste halvdel av august vil Per og Annlaug gjennomføre prøveta-

kingen. I år vil de prøve å komme ut til dere. Hvor og hvorledes avhenger av responsen fra medlemmene. Idrettsmerket er ikke for vanskelig for noen dersom litt trening er lagt ned. Jo eldre man er jo færre antall prøver må tas for å motta statuetten. Stå på så går'e! Ring og spør/tips Anlaug eller Per.

— Skidag for familien

avholdes hver vinter i regi av Reidar Olsen. I år var ca. 70 store og små med på en gøyal lørdag. Andebu skytterlags hytte har vært utgangspunktet de siste åra.

Med tanke på den store, frivillige innsatsen som ligger bak arrangementet, fortjener Reidar O. og hans medhjelpere større framme vinteren -88. (Prosjekt -88 er dette kalt). Alle som gjennomfører ca. 3 km på ski eller 20 m på akebrett er sikret premie. Dette er sosialt samvær for en billig penge, hvor VEGA står for alt.

Hva koster det å drive VEGA?

Tall fra revidert regnskap v/forrige årsmøte forteller:

Særkontingenter	kr. 400,-
Fotball, bowling, skyting, trim, friidrett	» 9 600,-
Vegacup, håndball og skyting	» 6 700,-
Div. arrangementer, skidag, julebord, utstyr, årsmøte m.m.	» 5 200,-
<hr/>	<hr/>
Sum	kr. 21 900,-

Budsjetterte utgifter for 1987 er kr. 36 700,-. Når kontingenten til VEGA er kr. 30,- pr. år og annen fast «inntekt» er basert på fellesmøtets fordeling av velferdsmidler, sier det seg selv at vi selv må gjøre mye sjøl for at VEGA skal bestå og at aktivitetene skal kunne opprettholdes.

I 1986 utførte vi dugnadsarbeid bl.a. med husriving og litt auksjonering. Dette innbragte brutto kr.

— Familieorientering

også basert på sosialt familiesamvær, har vært gjennomført med stort hell. Rolf Mathisen og Kjell Kval har neste opplegg klart, men har ved gjentatte anledninger fått VÆRET imot seg. En gang var påmeldingen for liten, og DET bør ikke gjenta seg.

Neste gang VEGA orienterer om orientering m/familie håper vi på god oppslutning. Vel møtt!

Utover disse «litt» sportslige arrangementene har VEGA arrangert vårfester, karneval, gammel-dagskurs m.m. Når etatens ansatte ønsker noe/noe nytt, har vi i styret øya og ører åpne. Når møtes vi neste gang? Ring eller skriv om ideer eller forslag.

JULEBORDET er et kapittel for seg. Forrige år var ca. 100 vegvesener samlet til fest. Kuvertprisen var ca. kr. 250,-, mens VEGA-pris var 150,-. Vi håper at dere kan stille opp Jula 1987 også, men denne gangen forventes mange nye fjes i tillegg til «gamle» kjente.

50 000,-. I 1987 har vi budsjettert m/dugnadsinnsats/husriving til kr. 50 000,-. Et hus er allerede nede og et til er på gang. I samarbeid med ledelsen håper vi at det er mulig å få til en fruktbar dialog slik at vi på dugnadsbasis kan sikre alle «vegaer og vegvesener» en trygg og god framtid.

Sammen med ledelsen har vi som mål å skaffe ei hytte v/sjøen

Personallytt

60 ÅR

Hans Kristian Eriksen, 30. juni

65 ÅR

Svein Dukefos, 1. juli

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

■

TILSATT I 25 ÅR

Kjell Jacobsen, skiltavdelingen Ås
Ivar Wiik, Biltilsynet Larvik

■

NYE PENSJONISTER

Rolf Hansen

■

PENSJONISTER

SOM FYLLER:

70 ÅR

Hans Aasenden, 30. juni
Peder Løver, 23. juli

■

80 ÅR

Kristian Karlsen, 30. juni

tilgjengelig for alle. Eventuelt «hyttebytte» med nabofylker i nord og vest er på trappene. Både Telemark og Buskerud har mange flotte hytter som de selv ikke alltid benytter på vinterstid. Pr. dato har vi kr. 50 000,- i fondsmidler (bestemt av årsmøtet) og kr. 20 000,- i kassabeholdning. Men med magre år i sikte må vi ha fondsmidler i bakhånd, ikke minst med tanke på nevnte hytteprosjekt.

Hvem sa at vi ikke driver velferdsarbeid?



**Den nye Bispeveien åpnes 1. juli.
Da er de største trafikkproblemene i
krysset ved Jarlsberg Vertshus løst.**