



Vestfolder'n

Nr. 2 - juni 1988



<i>Japanere på E 18</i>	<i>midten</i>
<i>Leif Blomdal går av</i>	<i>side 6</i>
<i>Oblatene kommer</i>	<i>side 8</i>
<i>E 18 i nordfylket</i>	<i>side 17</i>
<i>Ulykkespunktet</i>	<i>side 24</i>



Vestfolder'n

Bedriftavis for
Statens vegvesen
Vestfold

NR. 2 – JUNI 1988

Redaktør:
Erik Thomassen

Redaksjonsråd:
Anton Asbjørnrød,
Kåre Holtung,
Trygve Larsen,
Johan Lepperød,
Rolf Sommervik

Opplag:
1000 eksemplarer

Trykk:
TØNSBERG AKTIETRYKKERI

KJÆRE LESER!

Har du hørt historien om vegvokteren som dro rundt med sykkel og spade? En dag fant naboen ut at de skulle spille ham et puss. De sveiset derfor spaden fast til bagasjebrettet. 14 dager gikk før vegvokteren oppdaget hva som hadde skjedd.

Da jeg fortalte folk at jeg skulle begynne å jobbe i vegvesenet var dette en historie som til stadighet dukket opp, og jeg tror dette gjenspeiler en nokså vanlig holdning blant folk flest til etaten.

Historien forteller at de jeg var i kontakt med før jeg begynte i etaten ikke hadde spesielt høye tanker om den nye arbeidsgiveren min. Vegvesenet blir nok ofte betraktet som en nokså sidrompa, ineffektiv og kjedelig etat. Når Carl I. Hagen går til angrep på vegvesenet og andre «uvesener's» manglende effektivitet (på landsmøtet i Fremskrittspartiet i Bergen i april) så forteller dette at holdningene i omgangskretsen min ikke adskiller seg noe særlig fra holdningene i «folkedypet». Man kan mene hva man vil om Carl I. Hagen, enig må man imidlertid være i at han har en fin nese for meninger og ideer som er gangbare blant folk flest.

Selv hadde jeg nok et noe mer nyansert bilde av «vesenet» da jeg begynte her, men heller ikke jeg hadde noe særlig kunnskap om hva etaten egentlig drev med. Riktignok har jeg både sykkel, førerkort og bil (som jeg kjører minst 20.000 km i året på Statens og fylkenes vegger). Og riktignok visste jeg også at det fantes noe som het «vegkontoret» og at Statens bilsakkyndige ikke lenger var Statens bilsakkyndige, men Biltilsynet. Gule biler visste jeg også hadde noe med denne etaten å gjøre. Og selvsagt kjente jeg til at det var noen som tok seg av asfaltering og brøyting og den slags. Likevel visste jeg nokså lite om hvordan etaten var sammensatt, hvilke mål den hadde for sin virksomhet og hvordan den jobbet.

Etter drøye to måneder i etaten skjønner jeg at bildet mange har av vegvesenet er galt. Dette er en spennende og interessant arbeidsplass hvor folk trives. Effektivitet, sikkerhet og publikum-service er stikkord for hva man er opptatt av. Det faglige og teknologiske nivået ligger milevidt fra vegvokterens med sykkel og spaden.

Her ligger det en viktig oppgave for alle som skal informere om etaten til andre. Vi må arbeide med å vise samfunnet at vi er spennende, faglig dyktige, effektive og serviceinnstilte.

Kanskje er det i denne sammenheng nyttig at den som skal ha hovedansvaret for informasjonen i utgangspunktet ikke kjenner etaten alt for godt. Da ser man kanskje lettere hva som er særegent med denne etaten og hva publikum utenfor «vesenet» vil bli overrasket over å få høre. Det er mitt utgangspunkt, jeg skal gjøre så godt jeg kan.



FORSIDEBILDE:

Hiroko Kimura Hjelset var tolk for japanerne som studerte superlett på E18.

Handlingsprogram for trafikkulykker 1990 – 93:

130 ULYKKER SKAL UNNGÅS

Av Erik Thomassen

I 1993 skal det ikke skje flere personskadeulykker i Vestfold enn det som var gjennomsnittet i perioden 1984 – 86. Dette er målsetningen for trafikksikkerhetsarbeidet i fylket i perioden 1990 – 93. Dersom trafikken fortsetter å øke slik prognosene anslår, betyr det at ulykkesrisikoen må reduseres. Med samme ulykkesrisiko som nå vil vi i 1993 få 530 politiregistrerte personskadeulykker. Målet er at ulykkestallet ved slutten av planperioden ikke skal være høyere enn ca. 400. Dersom målet skal kunne nås må kommunene og fylkeskommunen øke sin innsats når det gjelder fysiske tiltak på eget vegnett.

Satsingen i perioden vil skje på et bredt spekter av tiltak. Vegvesenets planmessige og målrettede arbeid med å redusere trafikkulykkene vil naturligvis fortsette. Dette omfatter tiltak som bygging av gang- og sykkelveger, utbedring av ulykkespunkter og -strekninger, avkjørselsregulering og -sanering, vegbelysning, trafikkrettet vedlikehold, føreropplæring og kjøretøykontroll. Også utbyggingen av E18 kan regnes med her.

For de fleste fysiske tiltak finnes det rimelig sikre statistiske beregninger av virkningene. På grunnlag av disse kan man si at planlagte tiltak av denne typen vil gi 58 unngåtte ulykker i 1994, det alt vesentlige av disse på riksvegnettet.

I handlingsprogrammet for trafikksikkerhet foreslås det ellers 5 hovedtyper tiltak: opplæring, lokalt trafikksikkerhetsarbeid, sikringsutstyr, kontroll og overvåking og informasjon. Arbeidsgruppen som har utarbeidet programmet har hatt deltakere fra Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund (ATL), Fylkeslegen, Fylkesskolesjefen, Norske kommuners sentralforbund, Politiet, Skoledirektøren, Trygg Trafikk og Statens vegvesen. En forutsetning for

arbeidet har vært at det skal ansettes en fylkessekretær for Trygg Trafikk i Vestfold snarest mulig.

Et viktig tiltak blir å få opprettet et opplæringsråd etter mønster fra Oppland fylke for å styrke trafikkundervisningen i grunnskolen. Bakgrunnen for forslaget er bl.a. at undersøkelser ved Transportøkonomisk institutt har vist at trafikkundervisningen i skolene ikke har det omfang og innhold som den burde ha. Lærernes forutsetninger for å drive trafikkundervisning er muligens

ikke bra nok, og muligens er det svak interesse for trafikkundervisning. Undervisningen er ofte teoretisk og abstrakt, slik at elevene ikke får noen særlige holdpunkter for hvordan de skal oppføre seg i trafikken. Målet med opplæringsrådet er å endre dette. Opplæringsrådet i Oppland fikk i 1987 tildelt midler til:

- Mopedføreropplæring, inkl. tilskudd til førerkort kl. A (mc) for en lærer ved hver skole.
- Kurs for ressurspersoner som skal bistå skolene i trafikkopplæringen.
- Møte med skolestyremedlemmer m. fl., informasjon om den nye mønsterplanen og trafikkopplæringen i skolen.
- Kurs for lærere i grunnskolen.
- Prøveprosjekt, støtte til utviklingstiltak.
- Hjelpemiddelsentralen (undervisningsmateriell).



Dersom kommunene og fylket øker sin innsats i trafikksikkerhetsarbeidet, vil målsetningen å «fryse» ulykkestallene være innenfor rekkevidde.

Et annet viktig tiltak blir å få i gang igjen trafikk sikkerhetsarbeid på kommunalt nivå. I første omgang vil det være aktuelt å opprette en (eller flere) prøvekommune (r). I Nord-Trøndelag ble det opprettet tre prøvekommuner i 1984. De tre prøvekommunene ble utpekt fordi de hadde høy ulykkesfrekvens. Alle er landkommuner med forholdsvis høy gjennomgangstrafikk; de hadde egne trafikk sikkerhetsutvalg og var villige til å bevilge penger til prosjektet. I de fire årene prøvekommunene har vært i drift, har det blitt gjennomført en rekke tiltak, bl.a.

- *egen spalte om trafikk sikkerhet i kommunal informasjonsavis*
- *i en av kommunene ble det satt i gang et ukentlig program om trafikk sikkerhet i nærradioen*
- *Trygg Trafikk fylkessekretær hadde kontordager i kommunen for å få nærmere kontakt med publikum.*
- *De kommunale trafikk sikkerhetsutvalgene fikk langt bedre sekretariattjenester enn tidligere.*
- *Ulike tiltak for å styrke trafikk opplæringen i barnehagene og i skolene.*

Totalt er det foreslått 46 tiltak i handlingsprogrammet. Effekten av de tiltakene som blir satt i verk er langt vanskeligere å måle enn effekten av fysiske tiltak. Arbeidsgruppen understreker at anslag og virkninger av tiltak bør være realistiske, og ikke ha preg av ønsketenkning. Den har derfor lagt seg på et anslag på 25 unngåtte personskadeulykker på vegnettet i 1994.

Med de rammer man foreløpig har til disposisjon klarer man altså ikke å oppfylle kravet om stillstand i ulykkesantallet mellom 1986 og -94. Problemet er at fylkeskommunen og kommunene ikke satser midler nok på fysiske trafikk sikkerhetstiltak. Dersom innsatsen økes vil målet om å unngå 130 personskadeulykker i 1994 være innenfor rekkevidde.

INNSAMLING AV BRUKTE BATTERIER

Av Karsten Gjersøe

Vegvesenet har nå lagt forholdene tilrette for å ta vare på vårt felles miljø ved å etablere en returordning for brukte batterier.

Hvorfor setter Vegvesenet i gang med dette?

Svaret er at batteriene er miljøfarlige hvis de blir kastet i naturen, fordi disse kan inneholde betydelig mengder tungmetaller, spesielt kvikksølv (Hg) og kadmium (Cd).

Kvikksølv kan gi skader på hjerne- og nervesystemet, fosterskader m.v.

Kadmium kan gi skader på nyrer og lever, pluss en rekke andre negative virkninger på viktige livsprosesser.

Langtidseffekter kan være kreft, fosterskader og skader på arvestoffet.

For å motvirke dette må vi alle gå aktivt inn for å levere de brukte batteriene i retur.

Det er utplassert spann på anleggene, vedlikeholdsstasjonene, biltilsynsstasjonene, maskinavdelingene og vegkontoret, for oppsamling av brukte batterier. Vanligvis er disse plassert der hvor du får utlevert nye batterier, så husk å ta med de gamle når du har behov for nye batterier.

Batteriene skal leveres videre til det stedlige renholdsverk. Disse skal sørge for en forsvarlig destruksjon.

Så til slutt vil jeg bare oppfordre til alle å gjøre som det står i informasjonsbrosjyren, som er sendt ut, om brukte batterier.

„Kast meg ikke i søpla !”



**Batterier kan skade miljøet.
Bruk returordningen.**

Radarboksene på E18:

«RESULTATENE UTROLIG BRA»

Av Erik Thomassen

Fartsnivået på E18 mellom Kopstad og Hemsengen er kraftig redusert etter at den automatiske trafikkovervåkingen kom i gang 22. mars. Gjennomsnittsfarten ble redusert fra 83 – 86 km/t uka før boksene kom i drift til 71 – 76 km/t uka etter. Aage Carlsen i trafikkseksjonen er svært godt fornøyd med utviklingen.

«Dette er det sikreste overvåkningsmiddelet vi har. Resultatene er utrolig bra», sier han til Vestfolder'n.

Strekningen Kopstad – Hemsengen er ca. 10 km lang og tidligere har det skjedd i gjennomsnitt 13 personskadeulykker pr. år. Strekingen har flere spesielt ulykkesbelastede punkter og ulykkesfrekvensen er dobbelt så høy som for hele E18 gjennom Vestfold. Ulykkene her stort sett hatt sammenheng med stor fart. Blant politifolk har strekingen gått under betegnelsen «Doggerbank». Her kom fartssynderne i store stimer, og det var bare å håve dem inn. Sommeren 1987 lå 85%-fraktilen (dvs. den farten 15% av trafikkantene overskrider) på 90 – 100 km/t i uker uten politi-overvåking. Nå er 85%-fraktilen redusert til 75 – 82 km/t.

Enkelte har hevdet at den automatiske trafikkovervåkingen bare ville forskyve villmannskjøringen til andre områder på E18. Trafikkseksjonen har imidlertid gjennomført målinger som viser at overvåkingen også har en viss effekt utover det området hvor boksene er plassert. «På trafikken nordover kan vi registrere lavere fart nesten helt til Holmestrand», sier Carlsen.

Svært få bilister kjører i dag for fort på den overvåkede strekingen. På de første filmene var det bilde av 2% av kjøretøyene som passerte. Nå ser andelen ut til å være på veg ned mot 1%. Mange vil vel hevde at de som blir tatt må være uvitende om hva som foregår, men foreløpig har de som burde vært lokalkjent ikke vært spesielt underrepresentert blant de avbildede. Ellers vil Aage Carlsen helst ikke si alt for mye om hva som kjennetegner de som har blitt tatt. «Vi har blitt enige med politiet om å stramme inn på opplysningene for å forhindre lekkasjer», sier han.

Trafikkseksjonen var forberedt på at det ville bli hærverk på boksene i begynnelsen. Blant annet av den grunn er politiet rela-

tivt ofte på stedet. Utrykningspolitiet er også bedt om å følge med hva som foregår. Ganske tidlig etter åpningen ble to av glassene i boksene griset til med spraymaling, senere har man i noen tilfeller fått glass knust. Alt i alt har imidlertid ikke hærverket vært mer omfattende enn ventet. Ja, kanskje hadde man fryktet større problemer enn det man faktisk har fått.

Aage Carlsen er svært interessert i å satse videre på automatisk trafikkovervåking. Konkrete planer har han imidlertid ikke. «Jeg tror kanskje vi vil satse på de bynære områdene i neste omgang», sier han, «og kanskje er det nå mer aktuelt med overvåking av lyskryss enn av fart.»



Radarboksene har stoppet fartsgalskapen på «Doggerbank».

Leif Blomdal går av:

– «PENSJONISTTILVÆRELSEN BLIR SPENNENDE!»

Av Erik Thomassen

– «Ikke har jeg båt.

Ikke fisker jeg, og ikke samler jeg på frimerker.»

Leif Blomdal har ikke gjort det ekspertene råder alle vordende pensjonister til. Han har ikke planlagt sin framtidige tilværelse i detalj.

– «Til det har jeg verken hatt tid eller ro», sier Blomdal til «Vestfolder'n».

Likevel tror jeg det er en spennende og interessant tid jeg går i møte. Jeg er jo interessert i nokså mye, så jeg regner ikke med at jeg vil få problemer med å fylle tiden.»

JURIST

Fra kontoret sitt i 6. etasje på vegkontoret har Blomdal utsikt til menneskemylderet i Tønsbergs handlegater, hektisk aktivitet på diverse byggeplasser, til Kaldnes, Kanalen og hjem til Teie. Han sikter og peker – like over staget på en av kranene nede i byen kan vi skimte hjem til huset like ved det gamle bryggeriet. Derfra har han utsikt tilbake hit til Uni-gården.

– «Som pensjonist skal jeg nok holde rede på når dere tenner og slukker lysene der oppe», sier han spøkefullt.

Administrasjonssjefen er jurist av utdanning og har en fortid som dommerfullmektig i Brevik og advokatfullmektig i Arendal.

– «Jeg syslet med tanken om å bli praktiserende advokat, men satset etterhvert i stedet på forvaltningen som så mange andre jurister», sier han. Til å begynne med var da også Blomdal vegkontorets jurist, men dette var bare en av en lang rekke oppgaver.

I de første årene måtte han også ta seg av en rekke forskjellige saksbehandlingsoppgaver: grunnnerv,

lønnsforhandlinger (hvor særlig overenkomsten for gutta i utedriften bød på hyppige og tildels kompliserte saker), personalsaker og opplæringssaker.

– «Ja, også på feltet økonomi og budsjett spilte

administrasjonssjefen en mer aktiv saksbehandlerrolle», sier Blomdal.

STORE ENDRINGER

Neste år er Statens vegvesen 125 år. Blomdal har vært administrasjonssjef de



«Jeg skal nok holde rede på når dere tenner og slukker lysene på vegkontoret».

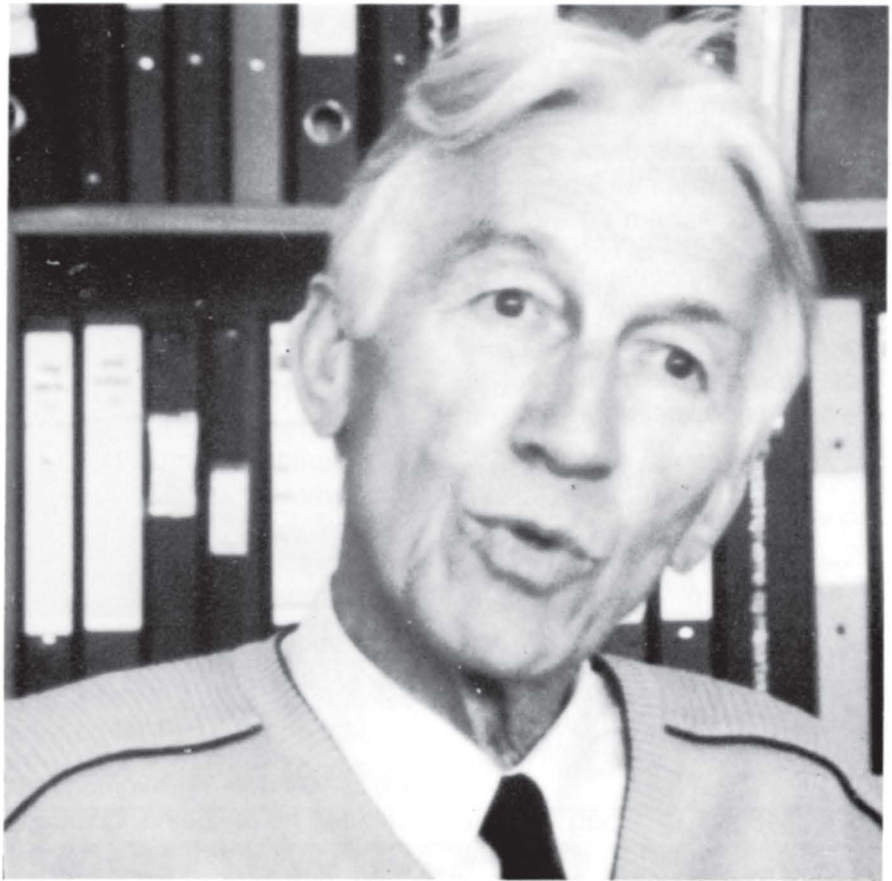
siste 25, og kanskje har det skjedd mer med administrasjonen disse årene enn det gjorde de 100 foregående. Leif Blomdal er faktisk den eneste administrasjonssjefen vegkontoret i Vestfold har hatt. Han ble ansatt i 1963, og ansettelsen var et resultat av den organisatoriske omlegningen som vegkontorene på den tiden gjennomgikk. Tidligere hadde man en geografisk funksjonsdeling. En ingeniør hadde sitt distrikt. Her var han ansvarlig både for planlegging, anlegg og vedlikehold. Med en slik organisasjon var behovet for en egen administrasjonsavdeling ikke særlig stort.

25 år er lang tid, og med den utviklingen vi har hatt i vegtrafikken er det klart at vegkontoret på mange måter er en annen arbeidsplass enn det var. Endringene ellers i etaten har også vært store.

– «Spesialisering er et stikkord i denne sammenheng. Mange av oppgavene jeg hadde de første årene er nå tillagt folk med spesialfunksjoner. Vi har fått grunnseksjon, jurist og økonom, personalkonsulent og opplæringskonsulent. På samme måte har mange av de andre avdelingene vokst», sier Blomdal.

– «Hva med forholdet mellom de ansatte og mellom ledelse og ansatte, hvordan har utviklingen vært der?»

– «Miljøet i etaten har alltid vært svært godt. Det er sånn sett det som kanskje har forandret seg minst. Ellers er forholdet mellom ledelse og ansatte svært endret. Personalpolitikken er en helt annen nå og de ansattes rettigheter når det



«Vi må vise at vi kan hevde oss og bare innse at samfunnet stiller store krav til resultater og konkurransevne».

gjelder medbestemmelse er et uttrykk for dette.»

– «Mye av virksomheten vår er avhengig av omgivelsene, og slik har det vel alltid vært. Ser du noen utvikling på dette området?»

– «Ja, her har det skjedd svært mye. Vegdirektoratets rolle er langt annerledes i dag enn før. Da skulle de gjerne styre hver minste ting. Delegeringen som har skjedd er et stort framskritt, selv om vi fortsatt kan gå lengre på denne vegen. Men ellers møter vi stadig større krav fra omgivelsene. Dette gjelder f.eks. i forhold til vegstandard, service overfor publikum, krav til våre vegplaner og fra våre naboer langs vegen.

DOKUMENTERE Blomdal var den første (og hittil

eneste) ikke-ingeniøren i ledelsen i etaten i Vestfold. Noe problem har han imidlertid aldri oppfattet dette som. Her snakker man fritt ut.

– «Men hva med avdelingen du har ledet i disse årene, adm./øk. avdelingen, har det vært et problem at den er så forskjellig fra de andre avdelingene når det gjelder arbeidsoppgaver?»

– «Det kan nok ha vært et problem at det er mye vanskeligere å dokumentere sine resultater i denne avdelingen. Det meste er ellers nokså konkret i Vegvesenet. Derfor tror jeg vi kunne ha tjent på å arbeide med dokumentasjon f.eks. i form av årsrapporter».

– «Hva kunne en slik dokumentasjon ha gitt oss?»

– «Det kunne nok ha vært en fordel å kunne dokumentere ar- ▶

Biltilsynsutvalget:

OBLATENE KOMMER!

Av Erik Thomassen

Hvis biltilsynsutvalget får det som de ønsker kan oblatsystemet innføres fra 1990, kunne avdelingsdirektør Axel Bruun fra Vegdirektoratet fortelle på biltilsynets utvidede stasjonssjefsmøte i Larvik. Et plastmerke på innsiden av frontruten vil da kunne fortelle naboer og andre at du ikke har noe utestående med biltilsynet, og at du har betalt dine parkeringsgebyrer og forenklede forelegg (hvis du har fått noen). Dette vil dermed også være meget enkelt å kontrollere for politi- og biltilsynsfolk på utekontroller.



Axel Bruun: 1 million hallkontroller pr. år er biltilsynsutvalgets målsetning.

Slik det ser ut i dag vil ikke vegavgiften komme med i oblatsystemet. Til tross for at man i dag har betydelige problemer med å drive inn avgiften, og politiet ikke har kapasitet til å avskille de kjøretøyene det ikke er betalt for (pr. i dag ligger det 100.000 avskiltningssøknader hos poli-

tiet), setter Toll- og avgiftsdirektoratet seg på bakbeina. Ordningen er imidlertid interessant for biltilsynet selv om vegavgiften i første omgang ikke kommer med i den. Pr. 1.12.87 var det f.eks. 70 millioner kroner utestående i omregistreringsavgift. Dette skyldes at en del bilkjøpere unnlater å omregistrere bilen de har kjøpt. I dag

medfører oppsporingen av disse et betydelig merarbeid for biltilsynet.

Biltilsynsutvalget har ellers vurdert hvordan kapasiteten på ekspedisjonene bedre kan tilpasses publikums etterspørsel. På de fleste stasjonene er etterspørselen relativt liten tidlig på dagen, mens ekspedisjonene gjerne er overbelastet om ettermiddagen. Bemanningen er imidlertid stort sett den samme hele dagen. I følge direktør Bruun vurderer man å utjevne forholdet mellom bemanning og etterspørsel gjennom større bruk av deltid og forskjøvet arbeidstid.

Biltilsynet bør forøvrig stort sett ha de samme oppgavene som i dag. De ressursene som frigjøres gjennom bruk av edb og innføringen av oblatsystemet og ved at antallet førerprøver, reduseres

◀ beidsmengde fra tid til annen, ikke minst som et grunnlag for vurdering av behovet for arbeidskraft. Ellers tror jeg også en årsrapport kunne tjene til å bevisstgjøre andre avdelinger om det store og viktige arbeidet avdelingen gjør til hele etatens beste.»

STØRRE KRAV

Blomdal har som før nevnt ikke tenkt noe særlig over til hva han skal bruke tiden når han trer over i pensjonistenes rekke. Om Vegvesenets framtid har han imidlertid klare tanker:

– «I mine guttedager i Horten – og lenge etter den tid – oppfattet vi «Verven» som sikrere enn Norges Bank. I dag er Horten verft borte. Vi kan nok heller ikke se på

et statlig vegvesen som en naturlig virksomhet selv om jeg tror samfunnet i store trekk fortsatt vil basere seg på en slik ordning. Men vi må nok vise at vi kan hevde oss og bare innse at samfunnet stiller store krav til resultater og konkurransevne.»

– «Men kan vi klare disse utfordringene med de rammene vi i dag har å jobbe innenfor?»

– «Fremtiden vil utvilsomt stille større krav til fagkompetanse, og det kan bli et problem å sikre denne. Rekrutteringen til en del ingeniørstillinger er vanskelig. Jeg tror på større fristilling i fremtiden. Vi må få anledning til å bruke de midlene vi finner tjenlige for å skaffe fagkunnskapene.»

– «Men vil ikke forskjellsbehand-

ling i lønn ved nyrekruttering kunne skape problemer internt i etaten?»

– «Jeg kjenner privatbedrifter som sliter mye med dette, og det er klart det kan bli et problem. Men det må vi kunne løse. Personalet er forøvrig etatens viktigste ressurs, og det må fokuseres enda mer på dem i fremtiden også med hensyn til opplæring.

Ved St. Hans-tider drar Blomdal hjem fra jobben for siste gang. Ikke for å dyrke noen hobby, snekre på hytta eller bruke dagene på fisketur med båten, men for å kunne bruke mer tid på rett og slett å være seg selv. Kan man tenke seg noen bedre pensjonisttilværelse?

◀ foreslås brukt innenfor trafikkseksjonen og til en styrking av kjøretøykontrollen.

Et av de trafikkrettede tiltakene man tar sikte på er informasjon til trafikantene i trafikken. Dette er tenkt lagt opp slik at man observerer trafikkadferden på spesielt vanskelige punkter for deretter å stoppe dem som begår feil og informere dem om hvordan de burde ha opptrådd. De som blir stoppet vil også få anledning til å studere sin egen opptreden på video. Dette tiltaket har vært utprøvd i to fylker og erfaringene så langt har vært gode.

1 million hallkontroller pr. år er et av målene for kjøretøykontrollen på landsbasis i årene som

kommer. Til dette trenger en ca. 300 årsverk, dvs. 200 flere enn det biltilsynet rår over i dag. Flertallet i biltilsynsutvalget går i følge Axel Bruun inn for å innføre et gebyr på 100 kroner pr. hallkontroll. Dette er tilstrekkelig for å øke antallet ansatte til 300.

Uten nye årsverk må en velge ut en del av de 1 million bilene en ønsker å kontrollere. Man kan tenke seg flere måter å sortere bilene på, f.eks. kan biltilsynet konsentrere seg om kombinasjonen gamle biler/unge eiere/hyppige eierskifter. Man kan også ta inn alle biler, men med større mellomrom enn det en ser som ideelt. De bilene som ikke blir kalt inn til hallkontroll kan kontrolleres på andre måter, f.eks. på bilverksteder og NAF-testestasjoner.

Et spesielt problem represen-

terer katalysatorbilene. En forutsetning for vedtaket om å påby katalysatorer på nye biler var at de skulle gjennomgå forholdsvis hyppige kontroller. Biltilsynet har imidlertid ikke kapasitet til å gjennomføre så mange kontroller, og det blir også et spørsmål hvordan katalysatorbiler skal prioriteres i forhold til biler som man vil kontrollere av trafikksikkerhetshensyn.

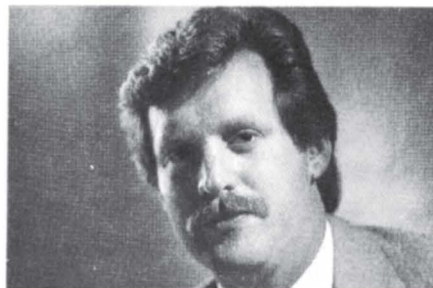
Axel Bruun understreket til slutt at tiltakene han hadde tatt for seg ikke var vedtatt, men at det foreløpig bare dreier seg om en utvalgssinnstilling. Innstillingen er ute til høring i perioden mai – august. Den vil siden gå inn i trafikkdelen i Norsk veg- og vegtrafikkplan som legges fram for Stortinget våren 1989.

FRAMTIDAS KJØRETØY ER NÆRMERE ENN DU TROR!

Av Erik Thomassen

I framtida vil kjøretøyet selv kunne begrense førerens muligheter til å begå sjebnesvangre feil i trafikken. Bilen vil kunne passe på at man ikke kjører for fort eller for nær forankjørende eller vegkanten. Den vil kunne gi deg beskjed om en forbikjøring er sikker eller ikke, og den vil kunne hindre deg i å gjøre ting som setter ditt eget eller andres liv sikkerhet i fare. Dette er viktige deler av det store felles-europeiske Prometheus-prosjektet som skal utvikle framtidens kjøretøykonsept og gi Europa et teknologisk forsprang på Japan og USA.

I tillegg til en direkte trafikk-sikkerhetsgevinst vil systemet kunne gi bilføreren opplysninger om føre- og trafikkforhold på vegene på kjøreruten, egen posisjon, hvordan man raskest mulig kan nå fram til bestemmelsesstedet, hvor langt det er til nærmeste bensinstasjon, vegkro osv. Systemet



Adm. dir. Thor G. Kamfjords firma deltar som eneste nordiske i Prometheus-prosjektet.

met åpner altså uante muligheter for å bedre framkommeligheten og sikkerheten i trafikken.

Prometheus er en del av Eureka – en gigantsatsing på teknologi og forskning som Frankrikes president Mitterand tok initiativ til for noen år siden. Daimler-Benz tok initiativet til Prometheus. I dag deltar 14 bilprodusenter i Europa, og det skal satses 7 milliarder euro-dollar i det. Målet er å få den første Prometheus-bilen på vegen i 1997.

Sandefjord-firmaet Autodisplay

a/s er det eneste skandinaviske firmaet som er invitert til å delta i Prometheus-prosjektet. På Biltilsynets utvidede stasjonssjefsmøte i Larvik 12. – 13. april la direktør Thor G. Kamfjord fram et konsept for et nytt kommunikasjonssystem mellom fører og kjøretøy for en interessert og ikke så lite imponert forsamling. Dette systemet har firmaet utviklet og en SAAB 9000 er allerede på vegen med det. Systemet baserer seg på LCD (Liquid Crystal Display)-teknikk og skal kunne samordnes med et ubegrenset antall følere og systemer direkte eller ved hjelp av eksterne sendere. Det er dette som gjør systemet interessant i Prometheus-sammenheng.

Systemet Sandefjord-firmaet har utviklet skal kunne erstatte alle dagens separate dashboard-instrumenter og vise dem på en skjerm. Utviklingen av proto-typen har kostet 100 mill. kroner, mens prisen på det ferdige produktet vil ligge på ca. 1000 kr. pr. enhet.

Biltilsynssjef Magnus Bøie:

FRAMTIDA KREVER FLEKSIBILITET!

Av Erik Thomassen

Biltilsynet vil fortsatt kunne ha en sentral plass i vegtrafikksektoren dersom samfunnet oppfatter våre tilbud som attraktive. Dette var biltilsynssjef Magnus Bøies vurdering av framtidsutsiktene for biltilsynet. Han understreket videre at etaten har konkurrenter som når som helst vil være interessert i å overta.

En analyse av framtida for etaten kan bygge på en analyse av de forholdene som kan komme til å påvirke utviklingen. Bøie pekte på at forholdene for etaten vil ha nær sammenheng med utviklingen i økonomi og produksjon i samfunnet, likeledes med den teknologiske utviklingen og befolkningsutviklingen.

Alle prognoser tyder på at vi fortsatt vil ha sterk vekst i kjøretøyparken og trafikkmengden. I 1985 hadde hvert Vestfold-kjøretøy 17 m veg til disposisjon. I framtida vil framkommeligheten bli satt på alvorlige prøver, antallet registreringer vil fortsatt ligge høyt og behovet for kjøretøykontroller vil være økende. Bøilgningene til etaten vil likevel gå ned.

Befolkningsutviklingen er den vi med størst sikkerhet kan uttale oss om. Antallet 18-åringer vil bli redusert etter 1990 og dette vil kunne frigjøre ressurser fra førerprøvene. Bøie pekte imidlertid på at den sterke økningen i antallet eldre vil være en utfordring for biltilsynet. De eldste er jo sammen med de helt unge bilførerne den trafikantgruppen som er mest ulykkesbelastet.

Et annet trekk i befolkningsutviklingen som vil ha stor betydning for de trafikkale forholdene er at en stadig større del av befolkningen bor i tettbygde strøk. I 1985 gjaldt dette 2/3 av befolkningen: i 200 regner en med at dette vil gjelde 4/5.

Av betydning for biltilsynet (og vegvesenet) blir også at de forventningene utenverdenen har til oss. Bøie regnet med at kravene til åpenhet og publikumsservice i forvaltningen bare kom til å bli forsterket. Dette blir en utfordring også for oss.

Magnus Bøie så det slik at framtida for biltilsynet er avhengig av etatens evne til å tilpasse seg de krav som samfunnet og omgivelsene stiller til oss. Biltilsynet må bidra til å bedre framkommeligheten og gjøre trafikkavviklingen sikrere. Samtidig er det viktig at vi blir en rasjonell og effektiv etat; publikumsser-

vicen må stykres. Bøie mente også at et viktig krav i framtida blir evne til å kunne samarbeide med andre angående vegtrafikkspørsmål. Viktige samarbeidspartnere vil i denne forbindelse være bilbransjen, skoleverket, kjøreskolene og forsikrings-selskapene.

Avslutningsvis pekte Bøie på at samfunnet i framtida kommer til å kreve at offentlige etater viser evne til å utvikle, skape og formidle målsetninger og finne løsninger på de problemene en møter på vegen mot målet. Stivner en i gamle spor er det fare for at samfunnet stiller spørsmålsteget ved etatens eksistensberettigelse.

Fleksibilitet blir derfor stikkordet for biltilsynets forhold til sine omgivelser og sine arbeidsoppgaver i tida som kommer. Dette er en stor utfordring, særlig i en tid da en må regne med reduksjon i resurstilgangen.



Biltilsynet må bidra til å bedre framkommeligheten og gjøre trafikken sikrere.

IKKE HJEMMEL FOR ERSTATNING

Av Yngvar Pedersen

Høyesterett har avsagt dom i en avkjørlsesreguleringssak som vil få stor betydning for vegvesenet.

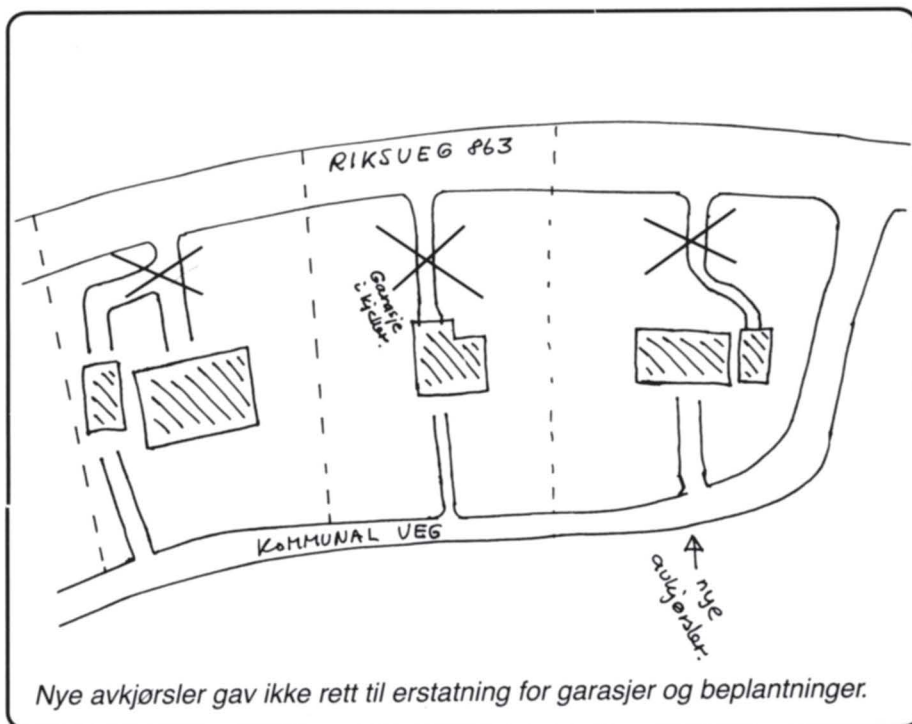
I 1984-85 skulle vegvesenet foreta utbedring og omlegging av riksveg 863 på strekningen Kvaløysletta – Futrikelv. En del avkjørsler som gikk direkte til riksvegen ble stengt, og nye avkjørsler ble bygd til en ny kommunal veg på «baksiden» av eiendommene.

Det ble avholdt skjønn, og underskjønnet tilkjente erstatninger for utgifter inne på eiendommene for å tilpasse disse til den nye plassering av avkjørsel og tilknytningsveg. Dette var utgifter til bygging, endring eller flytting av garasje, flytting av gjerde og portstolper, beplantninger samt utgifter til tilbakeføring av gammel adkomstveg til vanlig hageareal.

Staten begjærte overskjønn, og også overskjønnet tilkjente erstatninger til grunneierne. Men overskjønnsretten delte seg i et flertall bestående av skjønnsmennene og et mindretall som besto av den juridiske dommeren. Han mente at det ikke var hjemmel i veglovens § 41, 3. ledd for erstatning når det var bygd ny avkjørsel og adkomstveg. Staten påanket saken til Høyesterett.

Høyesterett kom til at det ikke var hjemmel for erstatning etter veglovens § 41, 3. ledd når vegvesenet hadde bygd ny avkjørsel. Heller ikke var det hjemmel i grunnlovens § 105 for å kreve erstatning.

Om bakgrunnen for dette skrev Høyesterett i dommen blant annet at når eiendommens avkjørsel er



endret, skyldes dette hensynet til trafikksikkerheten. Slike endringer er en typisk følge av økningen i biltrafikken og skjer i bymessige strøk overalt i landet. Med den beliggenhet eiendommene hadde i Tromsødistriktet, var en slik utvikling noe som grunneierne måtte være forberedt på. Slike ulemper var slike som er typiske i forbindelse med avkjørselsreguleringer.

Som nevnt ovenfor var det ikke grunnlag for erstatning.

Jeg kan kort nevne noen av lagmannsretten erstatningsfastsettelser for de involverte eiendommene:

Flytting av garasje kr. 19.000,-
 Garasje og gjenvinning av tidligere adkomstveg, herunder utfyllingsplanter i portåpning kr. 45.000,-
 Erstatning for beplantninger kr. 350,-

Ombygging og heving av garasje kr. 15.000,-
 Gjenvinning av tidligere adkomstveg kr. 500,-
 Garasje kr. 50.000,-
 Flytting av beplantning og drivhus kr. 1.000,-
 Flytting av gjerder med port og portstolper samt flytting av trapp kr. 1.500,-
 Flytting av jorbærplanter kr. 300,-

Dommen innebærer en viktig avklaring av et rettsområde hvor det i mange år har vært diskusjon og uklarhet. Den er av meget prinsipiell betydning, og vil kunne føre til at skjønnsrettene vil kunne slippe en del diskusjoner om hva som skal erstattes ved avkjørlsesreguleringer. Den vil også kunne få stor økonomisk betydning for vegvesenet. På den annen side vil den nok kanskje kunne føre til at det i noen tilfeller vil kunne være vanskelig å løse grunnerverv i minnelighet.

REGIONAL ARKIV- KONFERANSE PÅ HAVNA:

Arkivet på vegkontoret arrangerte i dagene 26. – 28. april konferanse for arkivpersonalet ved vegkontorene i Buskerud, Telemark, Aust-Agder, Hedmark, Oppland og Vestfold. Konferansen ble holdt på Rica Havna hotel på Tjøme. Vestfold-skjærgården viste seg fra sin aller vakreste side i det herlige vårværet, og konferansen ble da også både sosialt og faglig meget vellykket. Blant emnene som ble tatt opp var offentlighetsloven, kassasjonsregler, edb og mikrofilm. Et høydepunkt på konferansen var avd. sjef Hanne Gjendems engasjerte foredrag «PR for arkivet». Hanne Gjendem er til daglig å finne i kart- og tegningsarkivet i Norwegian Petroleum Consultant (NPC) i Asker.



Arkivkonferansen på Tjøme var faglig og sosialt meget vellykket

ET GODT ARKIV DEN BESTE PR!

Vi må vise utad at vi er viktige og ønsker å bli oppfattet som viktige. En oppvurdering av arkivets funksjon på kontoret kan bare skje dersom arkivet fremstår som godt og rasjonelt. Dette var Hanne Gjendems utgangspunkt, og hun pekte videre på at det var helt avgjørende at arkivet arbeidet med målsetninger for sin virksomhet, og at disse målsetningene hadde sammenheng med det etaten som helhet arbeidet mot.

På kontoret skal arkivet fremstå som et profesjonelt info-senter: «Vi kan arkiv – bare kom til oss hvis det er noe du lurer på!» Arkivet skal være opptatt av hva brukerne vil ha og opptre smidig. Rask respons på forespørsler er viktigere enn registreringsarbeidet, sa Hanne Gjendem og la til at mange arkivarer er alt for perfeksjonistiske.: «Vi må lære oss å sette strek når registreringen er god nok!»

For selve arkivet og arkivpersonalet må stikkordene være: faglig kvalitet, service og orden, fortsatte Hanne Gjendem. Arkivarene må følge med i utviklingen i arkivsektoren og nye medarbeidere må få skikkelig opplæring – helst etter en skriftlig opplæringsplan. Brukerne må føle seg velkommen i arkivet, de må helst slippe å vente, og de må svares på en ordentlig måte både når de ringer og når de møter opp i arkivet.

At arkivet skal fremstå som ordentlig understreket Gjendem gang på gang. Orden er jo nettopp arkivets bærende idé. Og dette må også prege arkivet og de som jobber der. Alt som ikke brukes ofte skal vekk fra pulter og hyller. Og dessuten: «Få vekk gamle postkort og tomme brusflasker, askebegre ingen brukér,



Hanne Gjendem understreket at det er avgjørende at arkivpersonalet er innforstått med arkivets og etatens målsetninger.

kopper og ekle gamle blomster som er mer gule enn grønne», sa Hanne Gjendem og oppfordret tilhørerne til å fiffe skikkelig opp på arbeidsplassen sin. «Jeg har sendt folk hjem som ikke var ordentlig kledd», fortsatte hun i det hun understreket at måten arkivpersonalet kler seg på har stor betydning for hvordan arkivet og de som arbeider der oppfattes på arbeidsplassen.

Hvis andre i etaten skal få et skikkelig inntrykk av arkivet og forståelse for hvor viktig arkivpersonalets jobb er, må de selv få skikkelig opplæring i bruken av arkivet. Avdelingen må inn i opplæringsprogrammet for nyansatte og dessuten kan det være lurt å følge opp dette når folk har vært en stund i jobben.

Arkivet må også se det som en viktig oppgave å informere andre ansatte gjennom bruk av oppslagstavle, husavis og over terminalnettet («elektronisk post»).

Til slutt tok Hanne Gjendem til orde for å bruke arkivet til helt andre formål enn det det vanligvis brukes til. Arkivlokalene er store nok til at det kan avholdes kurs der, og det trenger ikke nødvendigvis å være arkivkurs. Arkivet kan også være et samlingspunkt ved juleavslutninger eller andre markeringer, og det kan ta seg av innkjøp av teaterbilletter og andre fellestilltak. På denne måten kan arkivet markere den sentrale funksjonen det har på arbeidsplassen og fremstå som et virkelig informasjons- eller kompetansesenter.

27 japanere på E18:

TIL VESTFOLD FOR Å STUDERE VEGBYGGING

Av Erik Thomassen

Anleggsavdelingen hadde 26. mai besøk av 27 japanske ingeniører som kom for å studere hvordan blokker av ekspandert polystyren (EPS) benyttes til superlette fyllinger i Vestfold. Den japanske delegasjonen ble møtt av folk fra anleggsavdelingen ved det nye motorvegkrysset E18 – Bispeveien. I dette krysset er det benyttet ca. 12.000 kubikkmeter EPS. Turen gikk videre til Søndre Hesby bru på E18-anlegget der gjestene fikk overvære stablingen av EPS-blokkene.

I Japan er det stor interesse for bruken av EPS i superlette fyllinger. Metoden har vært mye brukt i Vestfold hvor undergrunnen ofte består av leire og annet lite bæredyktig materiale. Vegdirektoratet holdt sommeren 1985 en internasjonal konferanse om bruk av EPS i vegbygging. Konferansen hadde to deltakere fra Japan. Disse har dannet en interesseorganisasjon for bruk av EPS i hjemlandet. Vegdirektoratet har inngått en avtale om bistand til å introdusere metoden i Japan. Besøket på E18 er et ledd i denne avtalen. Det er også stor interesse fra Japan for de produksjonsmetoder som benyttes for ESP i Norge, og forespørsler har gått til norske produsenter om produksjonsutstyr og faglig bistand.



Stor interesse for EPS blant japanske vegbyggere.



Japanerne hadde m



Norgesbesøket var høydepunktet på japanernes Europa-tur. Fra venstre: H. Tsukamoto, delegasjonsleder, G. Miki, anleggsleder Leif Kjølén og overing. Tor Erik Frydenlund fra veglaboratoriet.



å spørre om.



På Søndre Hesby ble EPS stablet mens japanerne befarte anlegget.



Gullic Gulikson 1988

E18 i nordfylket:

SNART KLART FOR DETALJPLANLEGGING

Framtidig veglinje for ny E18 gjennom nordfylket er nå i ferd med å bli avklart gjennom behandlingen av hovedplan «E18 Eik – Helland» av januar 1988. Den innledende høringsrunden blant grunneiere, publikum og fagetater vil være avsluttet før sommerferien. Kommunal og fylkeskommunal behandling av linjevalgsspørsmålet vil pågå siste halvår 1988, mens vi regner med endelig avklaring på veglinjen gjennom sluttbehandling i Vegdirektoratet om ca. ett år.

Samtidig med behandlingen av linjevalget langs kombinasjonslinjen fra Eik til Helland har det også pågått to parallelle saker som berører prosjektet.

● *For det første er det fra grupperinger i Sande, Holmestrand og Våle arbeidet for å få et politisk flertall i fylket til å kreve utredning av nye alternativer i andre korridorer i tillegg til kominasjonslinjen (f.eks. langs nåværende E18). Dette er imidlertid klart avvist både i fylkessamferdselsstyret, fylkesutvalget og fylkestinget.*

● *For det andre er behandlingen av NVVP 1990 – 93 i gang. Her blir finansiering av vegprosjektet i nordfylket drøftet (utvidede rammer, bompenger). Finansieringsspørsmålet vil i årene framover by på vel så store utfordringer som selve den tekniske planleggingen av den nye vegtraséen.*

STOR INNSATS

Fullt utbygd som 4-felts motorveg fra Eik til Helland vil

- anleggskostnadene bli ca. 1.600 mill. kr. (87).
- arealbehovet være ca. 2.400 dekar, hvordan ca. 1.200 dekar dyrket mark.
- omlag 240 boliger langs ny E-18 være støyutsatt (> 55 db CA), uten skjerming
- omlag 12 boliger (4 i Buskerud) måtte innløses.

Hva oppnås så med denne innsatsen?

- økt kapasitet og fremkommelighet
- økt trygghet
- bedre bomiljø langs eksisterende E18
- bedret tilgjengelighet til indre deler av Vestfold.

I denne artikkelen vil vi imid-

lertid konsentrere oss om selve linjevalget som har medført og vil medføre en del uenighet på den 35 km lange strekningen. Først noen nøkkeltall for nye E18:

LINJEVALGET

For å gi et nærmere innblikk i problemstillingene omkring linjevalget siteres følgende fra hovedplanens sammendrag:

● **Nordre område: Eik · Hanekleiva** (ca. 19 km i Drammen og Sande).

Vegvesenets anbefalte midtre linje er på denne strekningen kostnadsberegnet til 765 mill. kr., inkludert tunnel i Hanekleiva. Dette er omlag 70 mill. kr. lavere enn for østre linje over Galleberg, og omlag 190 mill. kr. lavere enn vestre linje over Unnelsrud.

Merkostnadene skyldes for østre linje dårligere grunnforhold enn langs midtre linje. For vestre linje over Unnelsrud skyldes merkostnadene det mer kupert terrenget i vestre Sande, som krever flere bruer og betydelig mer sprengningsarbeider enn den anbefalte midtre linje.

Veglengde, kryssplasseringer og stigninger gjør østre linje til den beste trafikkmessige løsningen. Den anbefalte midtre linje er nest best, mens vestre linje er dårligst.

Ut fra kravet om en god transportøkonomisk veg har derfor vegvesenets anbefaling vært et valg mellom midtre og østre alternativ.

Etter en totalvurdering av midtre og østre linje anbefaler vegvesenet midtre linje også med begrunnelse i hensynet til bomiljø og landbruk.

● **Midtre område: Hanekleiva – Skjeggstad** (ca. 11 km i Holmestrand).

Gjennom Holmestrand kommune er forskjellene mellom alternativene mindre markert enn nord for Hanekleiva.

Kostnadene for den anbefalte traséen rett vest for Løkenåsen, vest i Bringaker-området og øst for Sukkervannet, er 514 mill. kr. Denne traséen er da omlag 90 mill. kr. rimligere enn en øvre trasé i Hillestadåsen, og omlag 70 mill. kr. rimeligere enn en nedre trasé ned mot Løkengårdene.

Det anbefalte alternativet har også best linjeføring og stigningsforhold, noe som gjør den til den beste løsningen av alternativene når det gjelder transportøkonomi.

Bomiljøet er noe gunstigere for alternativet på vestsiden av Sukkevannet, som har 10 – 12 færre støyutsatte boliger (før skjermingstiltak) enn traséen på østsiden av vannet. Totalt er det ca. 60 støyutsatte boliger for hele den ca. 11 km lange strekningen fra Hanekleiva til Skjeggestad.

Det totale arealforbruket for alternativene er ca. 800 dekar, hvorav ca. 300 dekar er dyrket mark. Forskjellen i arealforbruk mellom alternativene gir ikke noe avgjørende bidrag til valg av alternativ.

Øvre alternativ berører Hillestadåsen naturreservat, og vurderes også som ugunstigere for viltinteressene enn nedre alternativ ved Løkengårdene.

Det knytter seg friluftsinnteresser til Sukkevannet og Bergskogen. Alternativet vest for Sukkevannet vurderes derfor som best ut fra denne synsvinkel. Vegvesenets anbefalte alternativ på østsiden av Sukkevannet er imidlertid ca. 40 mill. kr. rimeligere enn en trasé på vestsiden av vannet. Dette skyldes at traséen på vestsiden krever vesentlig større inngrep i terrenget enn det østlige alternativet.

● **Søndre område: Skjeggestad – Helland** (ca. 5.5 km i Holmestrand og Våle).

De to alternativene på strekningen er svært like. Anleggs-kostndene varierer mellom ca. 280 mill. kr. og 290 mill. kr. Det er mellom 35 og 40 støyutsatte boliger (før skjermingstiltak), og forbruket av dyrket mark varierer mellom ca. 150 dekar og ca. 180 dekar, mens det totale arealbehovet er ca. 350 dekar.

Vegvesenet vurderer alternativene som tilnærmet likeverdi-

ge, men anbefaler av hensyn til bomiljøet, det østligste alternativet. Dette alternativet er også noe rimeligere enn det vestligste.

KOMMUNENS ØNSKER

Så langt i behandlingen av hovedplanen synes situasjonen å være:

● Innen Drammen kommune: Stor enighet om vegsjefens an-

befalte alternativ vest for jernbanen.

- Innen Sande kommune:
 - Ønske om vestre linjeføring, vest for Klevjerhagen.
 - Krav om at alternativet vest for Bonden-gårdene velges framfor vegsjefens anbefalte alternativ over jordene øst for Bonden. Problemstillingen er 120 dekar dyrket mark mot ek-

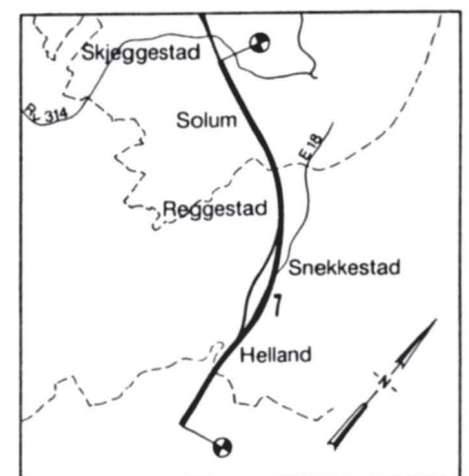
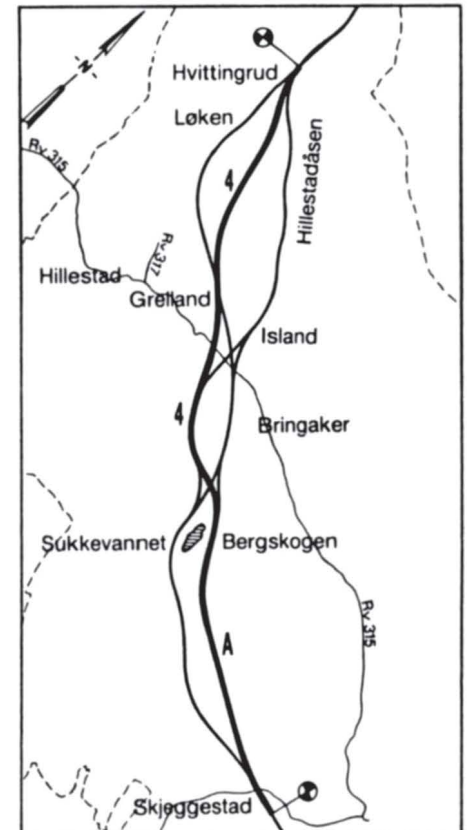
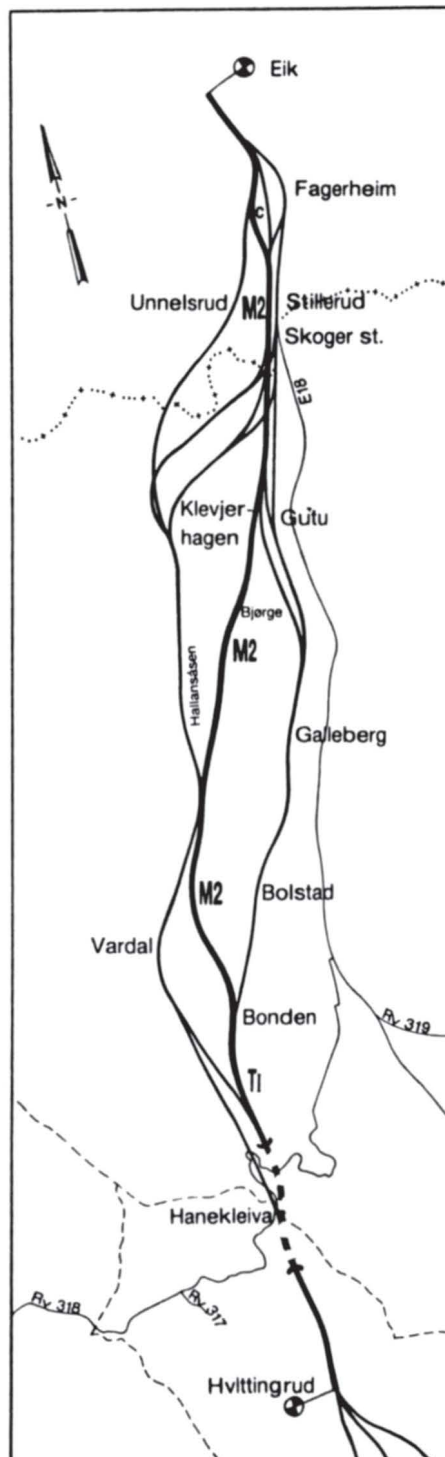


Fig. 0.1 Vegsjefens foreløpige anbefaling.

TIL FJELLS?

Velferdskomiteen kan i 1988 tilby to hytter til leie for vegvesenets ansatte. Hyttene ligger på Blefjell og på Lifjell.

Blefjellshytta ligger ca. 600 m over havet, ca. 1,5 km bilveg fra Blefjellheisen og ca. 3 km fra Blefjellstølen. Hytta er ikke stor, totalt ca. 40 kvm fordelt på stue med kjøkkenkrok samt to sovealkover med to køyer i hver. I den ene alkoven er sengebredde tilstrekkelig til to personer. Totalt skulle det altså være plass til seks personer. Hytta har ellers innlagt elektrisitet, panelovn, TV, kjøleskap, propan kokeapparat, kombinert peis/vedovn. Vann hentes fra bekk i nærheten. Eierne av hytta har sagt opp leieforholdet. Denne hytta disponerer vi derfor bare til 1.1.89.

Lifjellshytta ligger like ved kapellet, 50 m fra parkeringsplassen. Beliggenheten er fin med tanke på både slalåm og turgåing, og hytta er dessuten et fint utgangspunkt for turen til Telemark Sommerland og fylket forøvrig.

strakostnad på 45 million kroner.

– Ønske om at anbefalt kryss ved Gutu legges lenger nord, ved Skoger stasjon.

● Innen Holmestrand kommune:

– Stort sett enighet om vegsjefens anbefalte alternativ fra Hanekleiva til Sukkevannet.

– Sterkt ønske om at alternativet vest for Sukkevannet velges framfor vegsjefens anbefalte alternativ øst for Sukkevannet. Problemstillingen er friluftsinnteresser mot ekstrakostnad på 40 millioner kroner.

● Innen Våle kommune:

– Endel ønsker om at alternativet vest for «Cecil» velges av hensyn til støyforholdene.

Hytta er på ca 50 kvm som fordeles seg på vindfang, kjøkken, stor stue og 2 små soverom. I soverommene er det køyesenger, til sammen 6 sengeplasser. I tillegg er det to sofaer i stua. Hytta har innlagt strøm og det er panelovner i soverommene. Hovedoppvarming er imidlertid peis/vedovn. Drikkevann må medbringes eventuelt hentes på kapellet 300 m unna. Vaskevann kan hentes i et tjern ved parkeringsplassen.

Hyttene må bestilles på for-



Hytta på Lifjell ligger lett tilgjengelig like ved Lifjell kapell.

hånd. Hans Stordal eller sentralbordet på vegkontoret tar imot bestillinger. Ved week-end-leie er bestillingsfristen to uker, ved ukeleie er den tre uker. Ukeleie går foran week-end-leie. Ved fristenes utløp foretas det loddtrekning dersom det har meldt seg flere søkere.

Hytteteien er kr. 50,- pr. døgn fra mandag til torsdag og kr. 75,- pr. døgn i helga. Hytteteie betales senest en uke etter avsluttet opphold.

Planavdelingen vurderer det slik at de problemstillinger som er reist omkring linjevalget kan finne sin løsning gjennom den igangsatte ordinære hovedplanbehandlingen.

DETALJPLANLEGGINGEN

I det videre arbeidet med detaljplanen vil bomiljøet og landbruksforholdene bli viet spesiell oppmerksomhet. For støyutsatte boliger vil det bli gjennomført skjermingstiltak. I forbindelse med vegarbeidene vil det også bli vurdert å gjennomføre bakkeplaneringer for å gjennvinne arealer som kan dyrkes. Det vil også bli gjen-

nomført jordskifte i forbindelse med bygging av ny E18.

Planavdelingen er nå i gang med å forberede den videre detaljplanleggingen som vi regner vil komme i gang til høsten. Dessuten skal faste kontaktpersoner på øvrige avdelinger og seksjoner oppnevnes. Foruten Sjønøst og Aspen som allerede arbeider med E18 i nordfylket, blir også Eivald Skau tilknyttet prosjektgruppa når han er tilbake ca. 1. september etter to år i Vegdirektoratet. Vi er også i ferd med å bemanne prosjektet med ytterligere to medarbeidere med faglig bakgrunn innen vegprosjektering og trafikkplanlegging. Disse vil få 4 års engasjement.

REINSLIGHET ER EN DYD!

Av Kåre Holtung

Maskinavd. har i den seinere tid fått utviklet to typer vaskemaskiner for reinhold langs vegene.

I samarbeide med vedlikeholdsomr. 3 og mask. avd. har Tjøllingfirmaet Steinsland mek. verksted utviklet en kantstolpevasker. Utstyret skal brukes til reinhold av de hvite plast-markeeringsstolpene som er satt opp langs endel av våre veger.

Utstyret er montert på en VW LT-35 lagsbil, og vann og vanntrykk hentes fra skiltvaskeapparatet som er plassert på bilens lasteplan. Foran har bilen fått montert en arm med bøyer som leder kantstolpen inn mot to spyledyser. Armen kan beveges opp og ned med elektrisk motor styrt fra bilens førerplass.

Område 3 har prøvd utstyret ei tid og er svært godt fornøyd. Det er også tatt opp en videofilm fra prøvekjøringen som kan lånes av interesserte.

På Vegsentralen er det utviklet en høytrykksspyleenhet som er tiltenkt flere arbeidsoppgaver. Det er brukt motor og chassis fra en utrangert kompressor, og til dette er det montert høytrykkspumpe og hydraulisk operert slange-trommel med 50 m slange. Til denne slangen kan det kobles spylepistol eller «krypedyse» for spyling av stikkrenner og dreneringsrør.

Enheten henges etter en lastebil som har en vanntank på 6000 l på lasteplanet. På bilens plogfeste foran kan det monteres en hydraulisk betjent arm med enten et spylør med fire dyser eller et

roterende vaskehjul. Dette utstyret er brukt til vask av vegbane, rabatter, fortau, bruer og rekkverk.

Pumpeenheten leverer 80 l

vann pr. minutt med et trykk på 150 bar.

Høytrykkspyleren er foreløpig kjørt i omr. 2, og etter enkelte innkjøringsproblemer er brukerne fornøyd med utstyret.



Høytrykkspyleren er utviklet på maskinsentralen og har forlopig vært brukt i vedlikeholdsområde 2.



Kantstolpevaskeren forenkler reinholdet betydelig.

Sjåførens trimprogram

1



Skuldrene heises mot ørene –
slippes ned igjen.

2



Bena strekkes og spennes mot
frontvegg – slippes ned igjen.

3



Hendene foldes i nakken – krop-
pen bøyes frem – og strekkes
igjen – mens albue svinges
bakover.

4



Hendene støttes på rattet – bena
løftes som vist – holdes 5–6 sek.
slippes ned igjen.

5



Stående – bred stilling – kne-
bøyning – strekning med hend-
ene i nakken – kroppen bøyes
litt fremover.

Hver øvelse gjøres 15-30 ganger
etter behov og treningstilstand
(alder) – evt. dobbelt opp – hvis
tid og tilstand tilsier det.

VEGVESENETS GRAVEMASKINER TJENER PENGER

Av Erik Thomassen

Over 100.000 kr. i overskudd var fasit for vegvesenets to hjulgående gravemaskiner i fjor. Og ikke nok med det – timeprisen vegvesenet måtte betale private gravemaskineiere lå 7 kroner høyere enn det etatens egen maskinavdeling kunne tilby maskinene for.

En del av vegvesenets maskiner drives i konkurranse med private maskineiere. Dette gjelder 5 anleggslastebiler, 3 gravemaskiner og 4 vegvalser. Målt i forhold til gjenanskaffelsesverdi utgjør disse maskinene ca. 23% av Statens vegvesen Vestfolds maskinpark. Målet er å drive disse maskinene i økonomisk balanse og å være billigere enn konkurrentene. Totalt gikk driften i fjor med et lite overskudd, og vegvalsene og de hjulgående gravemaskinene opererte med klart lavere priser enn private maskineieres.

Til tross for hyggelige regnskapstall: maskinfolkene ville gjerne hatt muligheter til å gjøre det enda bedre. I motsetning til konkurrentene er maskindriften i vegvesenet underlagt detaljstyring fra Stortingets side. Stortinget avgjør hvor mye «bedriften» maskinavdelingen skal investere for. Her får man ikke anledning til å anskaffe nye maskiner når man anser det for bedriftsøkonomisk lønnsomt. I 1987 reduserte Stortinget bevilgningene til maskininvesteringer med 30%, mens budsjettet for Statens vegvesen forøvrig bare ble utbetydelig redusert. En del av begrunnelsen for reduksjonen var at private maskiner ville kunne utføre arbeidet billigere.



Vegvesenets gravemaskiner konkurrerer med private maskinentreprenører og klarer seg svært bra.

Stortinget har satt kniven på strupen til maskinavdelingens konkurransedel. Signalene er klare: Dersom de ikke kan konkurrere med private har de ikke livets rett. Leder for maskinavdelingen, Tore Kaurin ser dette som en utfordring: «Forutsatt at rammebetingelsene er noenlunde like, er dette en oppgave som vil skjerpe oss og som vi allerede er i ferd med å mestre». Fjorårets regnskapstall er oppmuntrende for maskinavdelingen og for etaten som helhet. Vi er i ferd med å bevise at offentlig drift kan være konkurransedyktig. I disse tider er det ikke så rent lite oppsiktsvekkende.

Som et ledd i tilpasningen til en tøffere konkurransesituasjon har maskinavdelingen redusert de

administrative kostnadene kraftig. På ett år er de redusert fra 2,4 mill. kroner til 1,7 mill. kroner. Ellers har man satset mye på å bedre samarbeidet mellom operatørene og ledelsen når det gjelder anskaffelse, drift og utnyttelse av materiellet. Hver enkelt operatør er klar over økonomien på sin egen maskin både på utgifts- og inntektssida.

På sikt ønsker Tore Kaurin å operere maskinavdelingens konkurransedel mer som en privat bedrift: «Vi vil arbeide for overskudd og selv bestemme våre investeringer. På den måten kan vi bidra til at Vegvesenet som helhet kan nå sine målsetninger: billigst mulig bygging og vedlikehold av vegeer.»

IKKE BEDRE BETINGELSER

Det er totalt sett ingen fordel å skulle drive statlige anleggsmaskiner i stedet for private. Stortingets detaljstyring av investeringsprogrammet er et eksempel på dette. En annen forskjell er at Statens vegvesen må betale 20% moms på alle sine innkjøp. Dette slipper private firmaer som riktignok må betale 10% investeringsavgift på maskiner, rekvisita etc. i stedet. Drivstoff får de uten moms eller investeringsavgift.

Statens vegvesen belastes en rente på 9,5% på investert utstyr, mens private må betale markedsrente på 15 – 18%. Statens vegvesen kan imidlertid ikke trekke fra renter og avskrivninger på sine inntekter slik private maskineiere kan.

Statens vegvesen avskriver sitt materiell med i gjennomsnitt 10% pr. år, de private med ca. 30% pr. år.

Ved salg av maskiner blir ikke midlene tilbakeført til vegvesenets maskinavdelings regnskap. Dette svekker konkurranseevnen for Statens vegvesen. Staten er i tillegg avhengig av å tilpasse seg arbeidsmiljølovens arbeidstidsbestemmelser. Dette gjelder ikke for mange av konkurrentene som er en-mannsforetak.

Den klareste fordelene vegvesenets maskinavdeling har er at de i større grad enn private kan være sikker på å ha maskinene sysselsatt året rundt.

TRAFIKKAVVIKLING I SOMMER-UTEDRIFTEN

Av Audun Nordbotten

Trafikken øker med 3 til 5% pr. år avhengig av vegtype, og vi må derfor regne med at det i år blir trangere på våre veger enn tidligere. Vi har forlenget innsett at vi kun kan drive med helt nødvendige vedlikeholdsarbeider på E-18 i ferietiden om det ikke skal oppstå unødige kødannelser og ergelser blant publikum. Det er publikum vi skal betjene og det er trafikken som skal frem på en sikker og økonomisk måte. I den travleste tiden vil våre tyngre vedlikeholdsarbeider bli lagt til de lavest trafikkerte vegene.

Vi må også i år regne med lange køer på E-18 mot Sande og lyskryssene i Sem på fredagsettermiddag og utover kvelden for trafikk fra Oslo. Trafikk fra Tønsberg mot E-18 må også belage seg på lange ventetider når trafikken forbi Sem øker på om ettermiddagene. Videre vil det bli køer mot de samme stedene utover søndagskveldene for trafikk tilbake til Oslo. Det anbefales å bruke omkjøringsvegen Drammen – Hokksund – Stuen – Hvitvingfoss – Bommestad eller Sande – Stuen osv. Trafikk mot Skien kan med fordel benytte Rv. 316 fra Steinsholtkrysset i Lågendalen. På dager med mye trafikk kan det være gunstig å kjøre Rv. 303 mellom Tønsberg og Larvik for å slippe å vente i køene mot Sem. Trafikanter som er godt kjent i Vestfold og som ønsker en rolig kjøretur på lite trafikkerte veier kan med fordel velge vårt fylkesvegnett hvor vi tror det vil være god plass. Ved kryssing av E-18 vil det være mest hensiktsmessig å velge et av de steder hvor vi har planfrie kryssinger.

I Tønsberg vil det også i år bli trangt om plassen og mye ventetid for å komme frem. Etter kl. 16.00 lønner det seg ofte å velge en rute som går via Kilen om det er Nøtterøy som er reise-målet.

Horten ferjekøer er kjent for de fleste. Tidligere eller sene ferjer har som regel best plass og er gunstig å benytte om lange ventetider skal unngås.

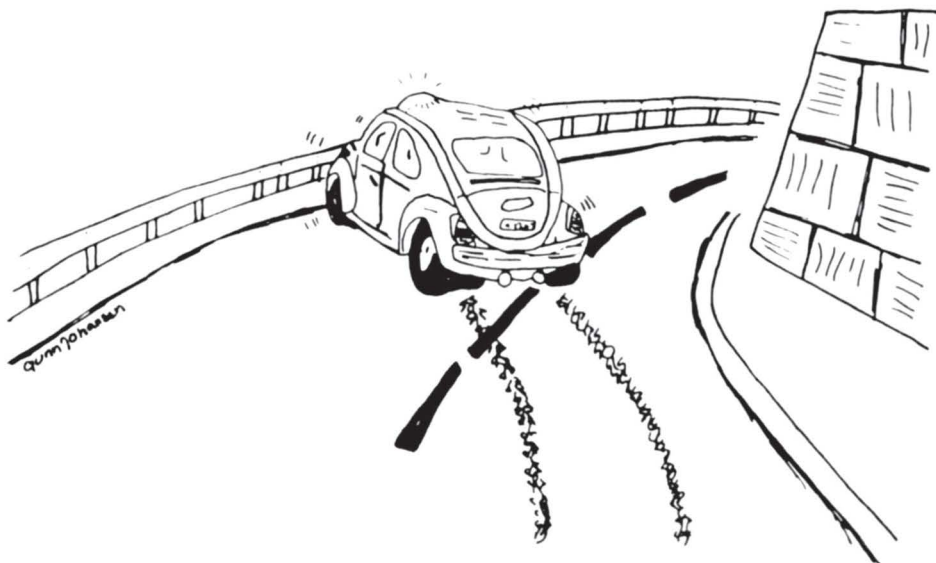
For de som ferdes langs vårt vegnett i sommer og ser vegvesenets folk i arbeide: Husk vegarbeideren arbeider på en meget utsatt og nødvendig sted for at du skal komme frem på en farefri måte. Vi skal prøve å utføre arbeidene på en slik måte at det oppstår minst mulig problemer og er villig til å gjøre en del arbeider om natten for ikke å forstyrre for mye på de høytrafikkerte vegene.

God sommer med egen innbygd trafikksikkerhet som mål.



Utedriften skal holde seg vekk fra de mest trafikkerte strekningene i ferietiden.

Vi befinner oss i bunnen av Hellandsbakken på E18 ved Snekkestad i Våle kommune. Vest for vegen ligger kafe Cecil, på østsiden finner vi innkjørslen til Sand camping. Trafikken raser forbi, gjennomsnittsfarten ligger langt over fartsgrensen. Det er søndag ettermiddag den 7. juli 1986.



Plutselig smeller det. En bil som kommer nordfra skulle svinge av til Sand camping. I det han svinger rammes han av en annen bil som kommer i stor fart bakfra. 3 mennesker er lettere skadd. Det er store skader på kjøretøyene. Dette var femte gangen det skjedde en ulykke på denne måten i løpet av perioden fra 1977.

Året etter skjedde det enda en. I tillegg har det skjedd 3 ulykker i avkjøringen mot vest (Burmavegen). Totalt er 17 mennesker skadd på dette punktet på E18, heldigvis har det ennå ikke kostet menneskeliv.

Ulykkene har forbausende mange fellestrekk. Nesten alle har skjedd i helgen. Alle ulykkene har skjedd om ettermiddagen og kvelden. Det har alltid vært oppholdsvær. De fleste har skjedd i dagslys og i sommerhalvåret.

På strekningen Snekkestadtoppen – Helland er det forbikjøringsfelt i motbakkene i begge retninger. Forbikjøring i utforbakkene er imidlertid ulovlig. Her er det heltrukken sperrelinje. En stor del av ulykkene i krysset i bunnen av bakkene har skjedd ved at biler har krysset den heltrukne sperrelin-

ULYKKESPUNKTET:

Hellandbakken

Av Erik Thomassen

jen for å kjøre forbi i utforbakken. Ved avkjøringen har de så tørnet sammen med biler som har krysset deres bane.

Det typiske ulykkesbildet kan se ut til å kunne være dette: Tett trafikk i begge retninger. Ulykkesbilene kjører

sorover langs E18 med noen bilers mellomrom. Sjøføren i den bakerste bilen er utålmodig og vil forbi. På strekningen forbi Holmestrand og opp Bakkelandsbakken er det få forbikjøringsmuligheter, særlig nå som trafikken i mot er så stor. På toppen av Bakke-



Krysset i bunnen av Hellandsbakken har vært ett av de verste ulykkespunktene på E18.

landsbakken går vegen inn i en S-kurve. Så endelig åpner terrenget seg ned forbi kafe Cecil og opp mot Helland og videre mot Kopstad, Knudstad og Undrumsdal og et vell av forbikjøringsmuligheter. Uten biler i mot er det bare å gi full fart og kvitte seg med «lusekjørerne» fortest mulig. Vår mann enser ikke den heltrukne sperrelinjen, legger seg på utsiden av køen og passerer et par biler ganske raskt. Så er plutselig situasjonen der. Hylende bremses etterfølges av lyden av metall som deformeres og singlende glass.



Ulovlige forbikjøringer er en viktig ulykkesårsak.

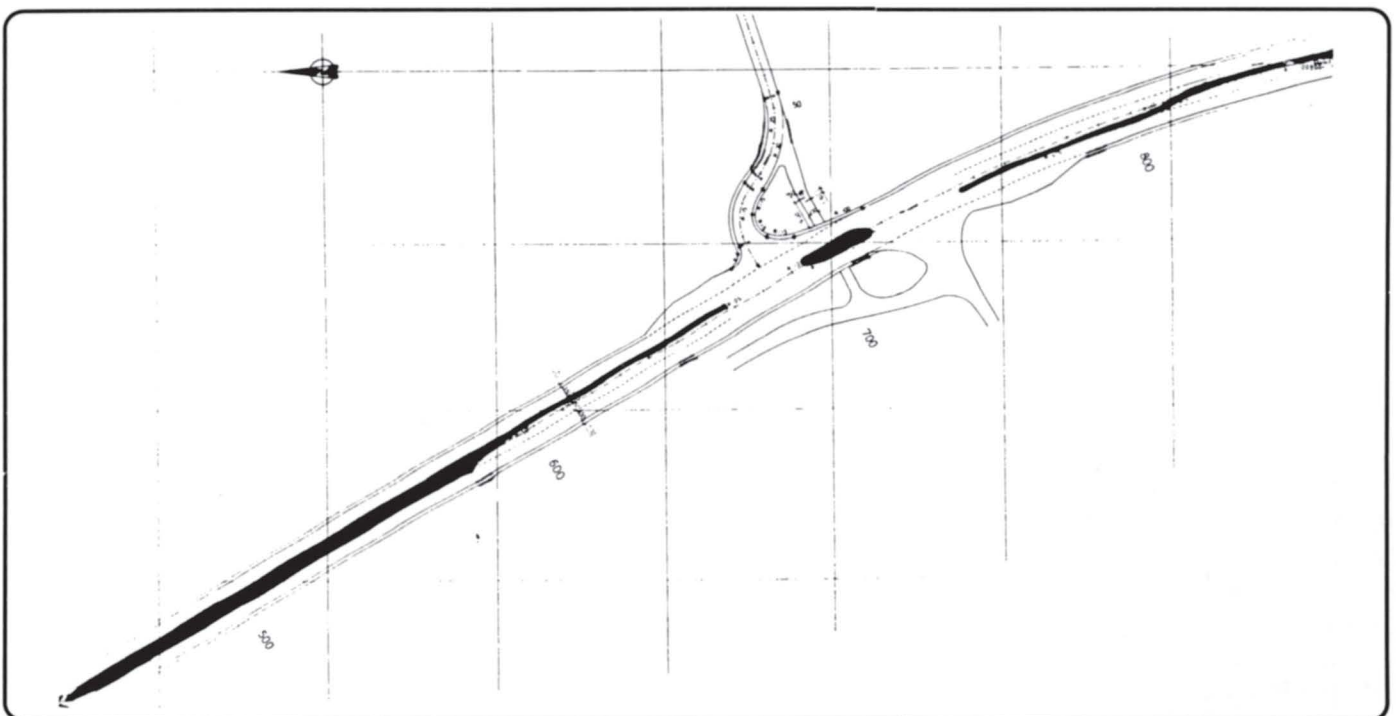
Arbeidet i gang: ULYKKESPUNKTET FORSVINNER

Ulykken skyldes menneskelig svikt. Bilføreren lures av et tilsynelatende oversiktlig trafikkbilde og tar sjansen på å begå ulovligheter. For vegvesenet blir spørsmålet hvordan man fysisk kan hindre ulykker av denne typen i framtida.

Vegvesenet er nå i gang med å fjerne en rekke farlige punkt på strekningen Bakkelandsbakkene – Helland. Punktet vi har tatt for oss er det farligste av dem.

Det vil nå bli fysisk umulig å kjøre forbi i utforbakkene ved Snekestad – Helland. Sperrelinjen erstattes av trafikkøy i bakken ned forbi

kafe Cecil. I Hellandsbakken på andre siden skal det brukes tric-blokker, dvs. ca. 1 meter høye avrundede betongblokker, som fysisk skille. I kryssområdet skal videre forbikjøringsfeltene erstattes av avkjøringsfelt. For å få sikrere kryssbevegelser skal dessuten avkjøringen til Sand camping flyttes noe lenger mot nord.



BEDRIFTSIDRETTSLAGET



VEGA


**STATENS VEGVESEN
VESTFOLD**


HOLMEKOLLSTAFETTEN

VEGA deltok i år med følgende mannskap: Hans Stordal, Karl Hoiland, Ole Bergersen, Alf Åsberg, Rolf Sommervik, Steinar Aspen, Stein Linnestad, Harald Løkeberg, Andreas Setsaa, Victor Solberg, Gunnar Arnesen og Hans Kittelsen.

«Jeg tror det må ha vært forstyrrende elementer i og omkring løypa som medførte at vi løp nesten tre minutter langsommere i år enn tidligere», sier Reidar Jørgensen og påpeker videre at verdifulle sekunder kan ha gått tapt i vekslingene fordi ikke alle VEGA's løpere brukte vegvesenets lue som meningen var.

Utviklingen 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
88: Pl. 473 av 553	Tid: 66.21

For 25 år siden

Onsdag 3. januar 1962

Planene om tunnel gjennom Hanekleiva fra Sande til Hillestad ligger hos veidirektøren og veivesnet i Vestfold håper at planen vil bli godkjent. Det haster på grunn av «flaskehalsen» Holmestrand, og veivesnet håper man kan sette i gang arbeidet med tunnelen alt om et års tid. Det er videre planer om en ny motorvei fra Hvitingsrød i Hillestad, over til Haugestad i Hof, til Dokka i Vassås, over ved Gran i Vassås til Skjervan i Lardal, Lågendalen - Stensholdt. Dette vil forkorte veien fra Sande til Eidanger med hele tre mil.

MINIATYRSKYTING

Det årlige landsskytterstevnet pr. korrespondanse er avviklet med 28 deltakere fra Vega.

I Vestfold-cupen skjøt G. Eriksen på Kornis lag. Kornis ledet suverent inntil finalen, men ble da forbigått av H.I.P.

Resultater:

1. Gullmedalje og vandrepokal:

H.I.P.:

E. Wenaas	273 p
A. Lindholm	270 p
T. Løvmo	269 p
sum	812 p

2. Sølvmedalje:

Korni:

G. Eriksen	275 p
------------	-------

E. Herland	270 p
F. Nicolaisen	265 p
Sum	810 p

3. Bronsemedalje:

Simrad:

R. Nilsen	284 p
F. Knudsen	265 p
T. Haugland	265 p
sum	805 p

Tønsbergmeterskapet 15 m:

1. Gunnar Eriksen, Vega,	284 p
2. Frank Nicolaisen, KH,	281 p
3. Arvid Andersen, Kornis,	278 p

1. Inger Semsmoen,

Saba,	256 p
-------	-------

Tønsbergserien på 15 m er nå også ferdigskutt: Vinner ble Saba med 3032 p. Deretter fulgte Kaldnes med 3016. Resultater:

KLASSE:

1. pr. R. Jørnsen, N. sp. bank	268/267/265/264	=	1064 p
2. pl. H. Markusen, Kaldnes	261/257/233/	=	751 p
3. pl. R. Stranli, Vestviken	222/	=	222 p

KLASSE 2:

1. pr. I. Semsmoen, Saba	269/260/259/256	=	1044 p
--------------------------	-----------------	---	--------

KLASSE 3:

1. pr. G. Eriksen, Vega	284/281/280/277	=	1122 p
2. pr. I. Sørby, Saba	269/268/266/265	=	1068 p
3. pl. A. Kihle, K. H.	271/264/257/257	=	1049 p
4. pl. B. Nordgård, Saba	256/256/256/254	=	1022 p
5. pl. K. Kval, Vega	259/259	=	518 p

KLASSE 4:

1. pr. Ø. Herland, Kaldnes	279/271/263/261	=	1074 p
----------------------------	-----------------	---	--------

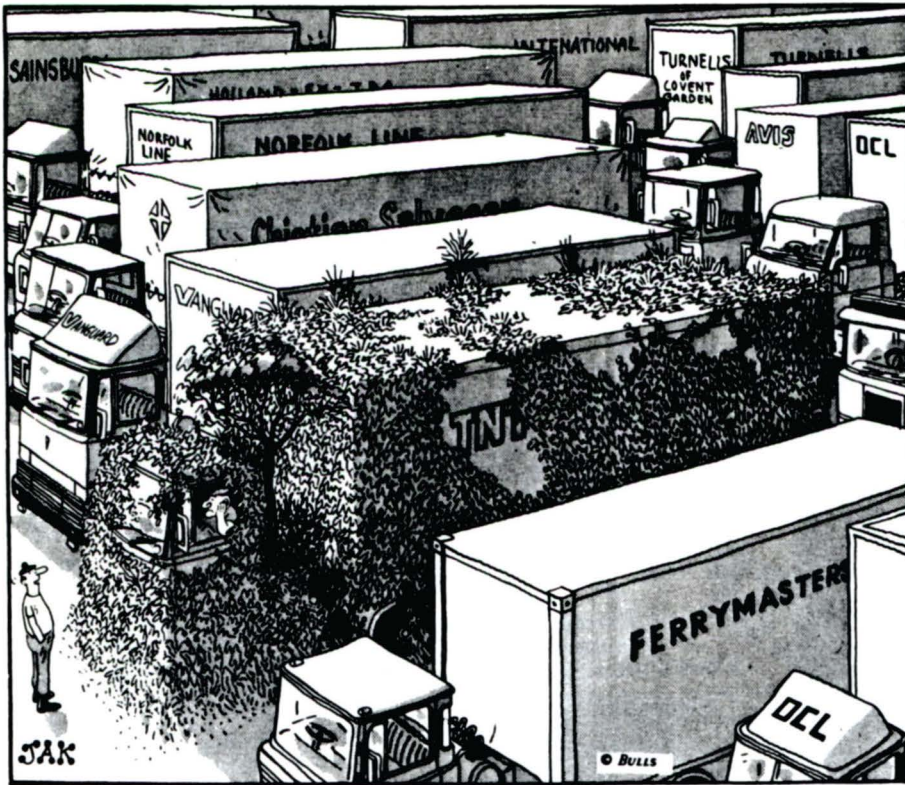
KLASSE 5:

1. pr. S. Ekstrøm, Vestviken	282/278/274/274	=	1108 p
2. pr. E. Herland, Kornis	287/277/272/269	=	1105 p
3. pl. S. Dahl, Kaldnes ind.	277/267/266/257	=	1067 p
4. pl. G. Kolstø, Kaldnes	269	=	269 p

KLASSE 6:

1. pr. F. Nicolaisen, K. H.	277/275/273/272	=	1097 p
2. pl. S. Madsen, Vestf. Kraft.	271/267/262/255	=	1055 p

Oslofjordtunnelen tvinger seg frem?



«Har du ventet lenge på ferja, kam'rat?»

ETTERLYSNING:

Gamle veg-bilder

16. april 1989 kan Statens vegvesen feire 125-års jubileum. I den forbindelse er det i Vestfold nedsatt en jubileumskomite bestående av Johan Lepperød, Kaare Frøland, Martin Nordkvelle og Erik Thomassen. Komiteen planlegger bl.a. å utgi et jubileumsskrift og lage en utstilling på Ås. Til disse formålene er man interessert i alt som kan skaffes av gamle bilder av veger og vegarbeid. Bildene vil bli kopiert og returnert til eierne. Komiteen er ellers interessert i gode ideer og forslag til hvordan jubileet kan gjennomføres. Erik Thomassen på vegkontoret er sekretær for komiteen.

LANGDAG I BILTILSYNET FRA 1.9.

Fra 1.9. blir det langdag på biltilsynsstasjonene hver torsdag.

Stasjonene skal da være åpne til kl. 17.30 mens arbeidstida blir til kl. 18.00. Dette vil bli en permanent ordning framover, men den vil ikke gjelde i ferieperioden 20.6. – 20.8. På langdagen skal alle tjenester være tilgjengelige.

Langdagen har vært gjenstand for forhandlinger mellom Vegdirektoratet og organisasjonene.

Den ekstra tjenestetiden på ettermiddagen skal avspaseres og overtidskompensasjonen (50%) skal utbetales. Lønnsloven er imidlertid et problem. Det ser ut til at denne ordningen kan være i strid med denne. Vegdirektoratet vil i så fall søke om dispensasjon.

PERSONALNYTT

Tilsatt i 25 år:

Johannes Aasrum, anlegget, 8. april
Harald Inderøy, vedl.omr. 03, 28. april

FØDSELSDAGER

60 år:

Roy Eckhoff, oppsynet, 27. april
Wilmar Bjørnholt, maskin, 2. juni
Bengt Olofsson, vedl.omr. 01, 30. juli

65 år:

Margrethe Nordberg, biltilsynet, 21. juli
Kåre Brekke, pensjonist, 27. juli

80 år:

Finn Kristensen, 4. august

95 år:

Johan Arnt Lien, 8. august

Nye pensjonister:

Georg Krikevold
Hans Kristian Eriksen

Vi ønsker velkommen:

Hege Herholdt, vikar, vegkontoret
Grethe Mehammer, praktikant, anlegg
May Britt Lie, vikar, Sande vegstasjon
Kjell Helgeland, mekaniker, maskinsentralen
Helge Knutsen, maskinfører, maskinavd.
Tore Søyland, konsulent, biltilsynet
Anne Britt Askestrand, lagerbetjent, Ås
Trond Engebretsen, fagarbeider, vedlikehold

Endring i arbeidsområde:

Wenche Johansen, funksjonær-lønn

Opphør:

Arne Vidar Eileraas, oppsynet, 31. mai

Permisjon uten lønn:

Odd Lund-Isaksen, oppsynet, 2 år fra 11.6., Norad

Vegvesenet tjener penger

SE SIDE 22

Japanere til Vestfold

Flott o... av fra
Stat... esen i Vestfold

Det er et kommet... meldinger... med å ødelegge... ozonlaget er et oksy... i atmosfæren som be... oss mot de giftige ultrafio... strålene fra solen. P.g.a. utslipp av gasser som freon, så er det nå i ferd med å oppstå «huller» i dette laget. Hvert år reduseres dette ozonlaget med ca. en halv prosent. Over Antarktis har man registrert opp til 50% reduksjon av ozonlaget om våren. Noe må derfor gjøres. Allerede nå må vi betale en høy pris for våre ødeleggelse. Antall hud- og krefttilfeller øker. På lengre sikt

vil vi få langt alvorligere problemer enn dette om det ikke blir et øyeblikkelig stans i utslippene av ozonnedbrytende stoffer. Det er derfor svært gledelig at Statens Vegvesen i Vestfold har gått inn for stans av all bruk av isolasjonsmaterialer som er produsert med ozonnedbrytende freon. Slike initiativer trengs i en tid hvor Regjeringen ennå ikke har gått inn for totalforbud av denne typen stoffer i Norge. På vegne av miljøengasjerte vestfoldinger, Bjørn Hauger, Framtiden i våre hender

27 japanske ingeniører studerer E 18-anlegget

Kortere køer på E-18?

Asfalteringen på E-18 forskyves...
Japanere så på ESP i Tønsberg

DÅRLIG TRAFIKKMILJØ



SVELVIK: forurensning fortsatt et luktplage. Svelvikveien arbeidet i net grunn om hva de te sving med and vik-reklam Myhre)



I Fokserød

RG: At 20 tilfeldige ulykker motorveistrekningen forbi Fokserød ulykkestallene før og etter rekningsingen er langt lavere enn tilfældigheten. I som gjør at den kre somhet enn motorveide som kjører bil. Det idag morges ned fall til 80 kilometer i en mellom Tassebekk

Private utkonkurreres av Vegvesenets graving