



Vestfolder'n

Nr. 3 - september 1988



Sykkelfest på Vestfoldskolene — se midten



Vestfolder'n

Bedriftavis for
Statens vegvesen
Vestfold

NR. 3 – SEPTEMBER 1988

Redaktør:
Erik Thomassen

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

Opplag:
1000 eksemplarer

Trykk:
VESTFOLD GRAFISKE A.S

KJÆRE LESER!

På forsiden av denne utgaven av «Vestfolder'n» ser du en jublende glad ti-åring med ny sykkel og sykkelhjelm. Karine Bjerkestrand heter jenta, og hun var ikke den eneste som var glad på Volden skole på Slagen denne dagen. Foreldre, lærere og de andre ungene på skolen var nesten like glade selv om det ikke ble noen ny sykkel på dem. Så viktig var den nye gang- og sykkelvegen for alle i nærmiljøet langs denne delen av riksveg 311.

Til daglig er kanskje mange av oss opptatt av langt større prosjekter enn en skarve gang- og sykkelveg langs en halviktig riksveg i Tønsberg. E 18 og Oslofjordtunnelen er prosjekter i milliardklassen som kommer til å få store konsekvenser i form av tidsbesparelser og økonomisk vekst. I dette perspektivet blir gang- og sykkelvegen en fullstendig ubetydelighet. Sett fra Volden skole fortøner det seg imidlertid annerledes. Hvordan skal man verdsette fraværet av frykt? Hva betyr det økonomisk at et nærmiljø kan begynne å fungere igjen, at foreldre trygt kan la barna gå og sykle til venner og klassekamerater i nabolaget? Hva betyr det for læreren å slippe å engste seg for at unger skal bli påkjørt på skolevegen? Disse verdiene kan selvfølgelig ikke måles, de kan ikke innbakes i en kost/nytte-analyse av et gang- og sykkelveganlegg. De må føles.

Vi som fikk være med på å åpne gang- og sykkelvegene i Stavern, på Nøtterøy og i Slagen 8. juni fikk en viss aning av hva slags verdier det er snakk om. Gleden og begeistringen over de nye gang- og sykkelvegbitene var spontan og ekte både fra lærere, foreldre og elever. Pressen skrev om «17. mai-stemming» og bedre kan den neppe beskrives. Flagg og faner, sanger og diktlesing. Ingen tvil om at dette var en festdag.

Kanskje bør vi bli flinkere til å se denne dimensjonen i arbeidet vårt. Små anlegg kan ha store verdi for mange mennesker. De kan gi et trafikkbelastet nærmiljø det pusterommet det sårt trenger for å kunne få nytt liv. Nye forbindelser kan knyttes mellom barn og mellom voksne. Folks tanker kan kretse om hyggeliger ting en drønnende tungtrafikk som passerer centimetre fra skolebarn og eldre på skrøpelige bein langs vegen. Vi gjør folks hverdag tryggere, lysere, lettere. Derfor har vi selv all grunn til å feire hver eneste gang- og sykkelveg vi åpner. Kunne vi bare ha bygd mange flere av dem...

Erik

Konkurransedyktig anleggsdrift:

Vegvesenet la inn beste anbud!

Av Erik Thomassen

Spenningen var til å ta og føle på i anleggsavdelingen mandag 27. juni. Da skulle anbudene på gang- og sykkelvegbrua i Ramnesvegen åpnes. For første gang hadde avdelingen selv lagt inn anbud i konkurranse med private entreprenører.

På slaget tolv begynte driftsjef Andreas Setsaa å sprette konvoluttene. En for en ble entreprenørene lest opp med sine anbudssummer:

1. MB entreprenørkonsult, Stavanger kr. 1.561.097,00
2. Statens vegvesen, Vestfold kr. 1.425.799,00
3. Astrup-Høyer kr. 1.490.929,00
4. as Veidekke kr. 1.739.572,00

«Close Race» ved første øyekast, men en nærmere studie av anbudene avslørte at både Astrup-Høyer og Veidekke hadde tatt forbehold om prisstigning i anleggsperioden. Legger vi f. eks. 5% på deres priser vil nest laveste anbud være MB entreprenørkonsults. Statens vegvesen vil dermed ligge ca. 9% lavere i pris enn nest laveste anbud.

I Lundskogen feiret brukjengen anbudet med å servere byggherren, d.v.s. anleggsstaben, kaffe og kake etter at det hele var klart. Og det må være helt på det rene at forholdet dem imellom blir som forholdet mellom entreprenør og byggherre så lenge arbeidet med gang- og sykkelvegbrua pågår. Byggherren vil kontrollere og følge opp entreprisen så godt som mulig, mens entreprenøren vil gjøre alt for å få gjort jobben så billig som mulig. Riktignok kan ikke bruseksjonen stikke et eventuelt «over-



Stor spenning ved anbudsåpningen. For første gang var vegvesenet selv blant dem som la inn anbud.

skudd» i egen lomme, men lysten til å vise at man kan jobbe minst like profesjonelt som en privat entreprenør blir drivkraft god nok.

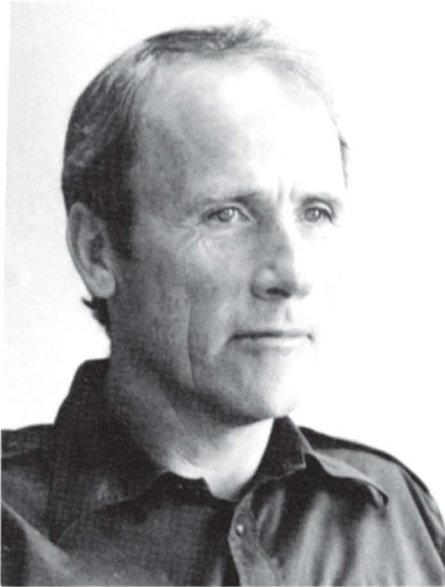
Hva så med vegvesenes eget anbud, er det reelt og sammenlignbart med entreprenørens? Er det ikke et element av bukk og havresekk her? I anleggsavdelingen avvises alle slike spekulasjoner; «Vi har ingen interesse av å spille et narrespill for omgivelsene», sier anleggsbestyrer Einar Lunde, «det er viktigere for oss er å vise oss selv at vi er konkurransedyktige enn å vise andre det. Jeg er rimelig sikker på at vi skal kunne klare dette arbeidet for den summen vi har angitt i anbudet vårt». I arbeidet med anbudet har det vært vannrette skott mellom bruseksjonen og anleggsstaben. Anbudet ble levert i lukket konvolutt til samme frist som de andre og har i

ettertid blitt behandlet på samme måte.

Når Vegdirektoratet har gått inn på ordningen med at vegvesenet selv skal levere inn anbud — eller «egenregi-kalkyle» som det kalles — på en del av de arbeidene som legges ut til entreprisen så er dette for å kunne føre kontroll med vegvesenets konkurransedyktighet i forhold til private entreprenører. Det har fra Vegdirektoratets side blitt antydnet at inntil 10% av arbeidsoppgavene i anleggdriften bør fordeles på denne måten.

Brua som skal bygges på Ramnesvegen av anleggsavdelingens bruseksjon er en slakkarmet betong bjelkebru med spennvidder 17, 14.9, 17.5 og 10 meter. Total brubredde er 3.60 m fordelt på 3 m gangbane og to rekkverksrom à 0.30 m.

Brua skal være klar til overtakelse 1. mai 1989.



Vegsjef Johan Lepperød:

Finansieringen av ny E 18 må avklares

Vi har i første halvår i år registrert en trafikkøkning på E 18 i nordfylket på 8,1%. Årsdøgntrafikk (ÅDT) ved Gunnestad i Sande vil i år sannsynligvis ligge rundt 16.750 kjøretøyer. I norsk vegplan for 1986–89 lyder prognosen på en årlig vekst i trafikken på 1,8%. Dette ville ha gitt en trafikk ved Gunnestad på 14.900 kjøretøyer pr. døgn i 1989.

Hva verre er, vi har en SDT (sommerdøgntrafikk) som ligger ca. 50% over ÅDT. I 1987 hadde vi 52 døgn med belastninger over 20.000 kjt. Økningen har vært jevn og sterk siden vi begynte å registrere i 1983 da vi hadde 8 døgn.

På slike dager kan det ta over tre timer å kjøre fra Larvik til Skoger stasjon, en strekning på ca. 70 km eller vel en times kjøring under normale trafikkforhold.

Utviklingen er først og fremst bekymringsfull for trafikantene som i beste fall kan se fram til ny E 18 i nordfylket i 1995. Ny E 18 utenom Semsbyen regner vi med at vi kan åpne i 1990 om vi får beholde bevilgningene slik de er foreslått i vårt budsjettforslag for 1989.

Investeringsbehovet for den videre utbygging av E 18 i nord og videre sørover til fylkegrensen med Telemark tilsier en vesentlig opptrapping om tempoplanen skal holdes. For E 18 tilsier denne åpning i nordfylket i 1995 og motorveg gjennom hele fylket innen år 2001.

Selv om trafikkvolumet allerede nå tilsier firefelts veg anser vi det ikke som realistisk å regne med firefelts veger lenger enn fra Skoger st. til Gulli i 2001. Med dette som utgangspunkt er det behov for investeringer på over 1000 mill. kr. i hver av de tre neste vegplanperiodene. Vår planleggingsramme for 1990–93 er på 645 mill. 87-kroner; det er dette beløpet vi har fått signaler om at vi kan regne med i neste vegplanperiode. D.v.s. at vi har et udekket behov på 300–400 millioner kroner.

Vi har til nå vært avskåret fra bompengemidler og nådde heller ikke fram med et rimelig krav om å få del i inntektene fra Kjellestad-bommen i Lier.

Når vi nå registrerer at avisene skriver om betydelige kutt på 89-budsjettet og frykter reduserte rammer for neste vegplanperiode er situasjonen mer enn bekymringsfull.

Så lenge Stortinget ikke har behandlet 89-budsjettet og heller ikke vegplan for 1990–93 er det fortsatt et lite håp om ytterligere økning av rammene til Vestfold. Det er fortsatt lovlig å tro på jule-nissen, men vi tror likevel fylket gjør klokt i å forberede seg på egen bom i Vestfold om fylket vil holde fast ved et rimelig tempo i utbyggingen av E 18.

Lærlinger besto fagprøven på Fadumvegen bru



Vidar Hårstad (t.v.) og Kenneth Gjermestad tok fagprøven på sålen til det sydlige landkaret på Fadumvegen bru på E 18-anlegget.

Tre nye fagarbeidere er ferdig med fagprøven i bygg- og anleggsfaget. De tre avla før sommerferien den praktiske fagprøven i sine fordypningsemner. Den praktiske delen har bestått av to deler; den ene er forskaling, armering og betongarbeid, den andre grøfter, kummer og rør.

Vidar Hårstad og Kenneth Gjermestad startet på betongdelen av sin fagprøve 6. juni. Som oppgave fikk de å lage såle til det sydlige landkaret på Fadumvegen bru som skal gå over nye E 18 ved Ås.

Sten Are Pettersen startet 15. juni på grøfter, kummer, rør — delen av sin fagprøve. Prøven ble avlagt på den nye Andebu-vegen forbi Sem kretsfengsel.

Læretiden i bygg- og anleggsfaget er tre år, men lærlingene får noe fradrag for skoletiden. De tre begynte i Vegvesenet 27. juni 1986 og avsluttet læretiden i løpet av sensommeren. Fagopplæringen består av en teoretisk og en praktisk del. De tre lærlingene hadde alle bakgrunn fra videregående skole og fikk fradrag i læretiden for dette. Den praktis-

ke delen består bl. a. av tunnel-driving/fjellarbeid, grunnarbeid/anleggsteknisk arbeid, forskaling, armering, betongarbeid og ledningsarbeid. I tillegg skal lærlingene i siste del av læretiden gjennom en fagrettet fordypning. Denne vil variere fra bedrift til bedrift og fra anlegg til anlegg. De tre lærlingene har hatt grunnarbeid og anleggsteknisk arbeid som fagrettet fordypning, det er på dette området Statens vegvesen Vestfold har størst mulighet til å gi slik fordypning. Det sier seg f. eks. selv at tunnel-driving er lite aktuelt for vegvesenet i Vestfold.

Det er den fylkeskommunale yrkesopplæringsnemnda som organiserer selve fagprøven og en prøvenemnd som overvåker og vurderer arbeidet.

Fagarbeider uten læretid

Det er ikke nødvendig å ha vært lærling for å bli fagarbeider. Etter Fagopplæringslovens § 20 kan fagprøve avlegges utenom læreforhold av dem som har minst 25% lengre allsidig praksis i faget enn læretida. I bygg- og anleggsfaget kreves det dermed 3 år og 9 måneders praksis for å avlegge fagprøven. I sommer tok de tre vegarbeiderne Trond Bergstrøm, Arne Hansen og Finn Tore Lie fagprøven på denne måten. De som ønsker å ta fagprøven etter § 20 må selv melde seg til prøve, legge ved spesifiserte attester som viser allsidig praksis i faget og legge ved vitnemål fra videregående skole og/eller lærlingskole. Dersom du har spørsmål angående denne muligheten til å bli fagarbeider kan du henvende deg til Anne Hov på vegkontoret.

Endring i vegloven

Ved lov av 10. juni 1988 nr. 47 er veglovens § 27 endret. Det er tilføyd et nytt annet ledd som lyder slik:

«Departementet kan gje reglar om tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bompengar.»

Lovendringen trådte i kraft samme dag.

Stein Erichsrud -

Fra AB Svensk Bilprovning til Biltilsynet i Horten

Av Erik Thomassen

– Skikkelig opplæring og etterutdanning, sier Stein Erichsrud, det er det viktigste Biltilsynet kan lære av AB Svensk Bilprovning (ASB). Erichsrud vet hva han snakker om; han har arbeidet sju år i den norske vegtrafikketaten og sju år med kjøretøykontroll i Göteborg. I vår kom han fra Sverige til Horten og overtok ledelsen av kjøretøyseksjonen der.

– Alt var klarlagt da jeg møtte på jobb i Göteborg for første gang, sier Erichsrud, det var navn på skapet mitt, klær var bestilt og kursingen og arbeidsoppgavene i opplæringsperioden på ett år var bestemt i detalj. Først var jeg en 14 dagers introduksjonsperiode på stasjonen, deretter ble det fire uker på ASBs «besiktningsskole» i Västerås. Her fikk jeg innblikk i alt som gjaldt ASBs virksomhet på personbilsiden. Etter fire måneder kom det så et 14 dagers kurs på tunge kjøretøyer.

Stein Erichsrud har alt snakket seg varm. Forskjellen på norske og svenske forhold er påtakelig, og på opplæringssiden er det ingen tvil om at dette faller ut til svenskenes fordel. Vi sitter og prater på Erichsruds kontor i annen etasje på biltilsynsstasjonen i Horten. I hyllene finnes mappe etter mappe med synlige bevis på en skoleringsvirksomhet som imponerer. Utenfor hersker stort sett sommerstillheten, men en og annen bil svinger opp foran byg-

ningen og sjåføren begir seg inn i bygningen med papirer eller kanskje prøveskilter. Kontrollhallen står tom. Også i dag er det innkalte som har unnlatt å møte. Også det forøvrig en forskjell fra forholdene i Sverige.

– Etter 9 måneder ble jeg sendt på kurs igjen. Denne gangen et 5 ukers kurs som gav meg kompetanse som «besiktningsmann B». Etter enda tre måneder og et 6 ukers kurs ble jeg så «besiktningsmann A», sier Erichsrud og understreker samtidig at dette siste avansementet nok kom tidligere enn det som var vanlig. Årsaken var at han hadde ingeniørkompetanse og bakgrunn fra kjøretøykontroll i Norge. På den tiden var det stor mangel på folk med ingeniørbakgrunn i ASB i Göteborg. Alt teknisk personale må forøvrig gjennomgå de samme kursene uansett hvilken bakgrunn de har. Bakgrunnen avgjør imidlertid hvor langt opp på stigen man kan komme.

– Hva med selve kursopplegget; var det stort sett som her i landet?

– I Biltilsynet finnes det jo svært lite etterutdanningsvirksomhet i det hele tatt, og den som finnes er etter svenske forhold dårlig planlagt og slapt gjennomført. Tekniske kurs i Biltilsynets regi ville blitt dømt nord og ned av Svensk Bilprovning. Ressursløsning er ordet de ville ha brukt om opplegg, gjennomføring og krav til den enkelte deltaker. I

Sverige er det konkrete mål for hvert eneste kurs: *Dette* skal deltakerne *kunne* når de kommer tilbake til jobben. Programmet er fastlagt og tidfestet og all synsing og alt det sosiale får man ta om kvelden. Alle kurs avsluttes med skriftlige prøver, og de er så pass vanskelige at det alltid er noen som ikke klarer dem.

– I Norge er forholdene under enhver kritikk på skoleringsområdet, sier Erichsrud. Planene om å styrke videreutdanningen og kompetanseoppbyggingen er ikke fulgt opp, og det finnes stort sett ingen rutiner for hvordan man tar imot nytilsatte; det er ikke system i rotet engang!, sier han engasjert og legger til at det ser ut til at alle «opplæringspengene» har gått til førerprøvesiden.

Det er et bilde av en målrettet og systematisk arbeidende bedrift Stein Erichsrud tegner for oss når ha presenterer AB Svensk Bilprovning. Det stilles store krav til likhet i behandlingen av kundene – som jo må betale både en avgift, og i form av tapt arbeidsfortjeneste for sine årlige frammøter hos Bilprovningen. Det finnes detaljerte beskrivelser av hvordan hver enkelt kontroll skal utføres. Det skal ikke ha noen betydning for resultatet hvilken stasjon man blir kontrollert på. I kontrollhallene har alt utstyr sin faste plass – alle like stasjoner har samme plasseringer – de ansatte skal kunne gå så godt som rett inn i



Stein Erichsrud påpeker ikke bare mangler ved biler — også etterutdanningen i Biltilsynet får gjennomgå.

jobben på hvilken som helst stasjon i hele Sverige.

— Alt er rasjonelt og systematisk, sier Erichsrud og legger til; og fryktelig kjedelig!

Minussidene ved Svensk Bilprovning hører nøye sammen med plussidene. Bedriften — som har et flertall av private aksjonærer — skal drive økonomisk og rasjonelt. All systematikken fører til at det blir lite plass til selvstendig problemløsning og personlig initiativ. Trivselen varierer

og det er nokså vanlig med belastningsskader.

— Hva med lønnsnivået?

— I løpet av de årene jeg var ved ASB sakket vi nokså mye akterut i forhold til lønnsnivået i Norge. En «bilprovare» ligger i dag på en årslønn på omkring 130.000; en «besiktningsmann B» på omkring 145.000. «Besiktningsmann A»-gruppa, som jeg tilhørte, har individuell avlønning, og lå vel vanligvis på omkring 155.000 kroner i året. Arbeidsti-

da er temmelig lang, fra 7.30 til 16.30 med en ubetalt 35 minutters lunchpause.

— Men nå er du tilbake i Biltilsynet og Statens lønnsregulativ. Hva var grunnen til at dere valgte å vende tilbake etter såpass mange år i Göteborg?

— Jeg hadde lenge hatt lyst til å komme tilbake til Norge. Vi har mange venner her og etter at mine svigerforeldre døde var det ikke så mye som bandt. Dessuten er det lettere å være svensk i Norge enn nordmann i Sverige. (Kona til Erichsrud er svensk). Som nordmann i Sverige blir du alltid betraktet som en lillebror og du må svare på alt som gjelder Norge til alle tider: — Jasså, ni är från Norge! Jaja, jag var i Oslo i 1954. Der är det hemskt många dåliga bilar! Svenskene kan og vet alt så mye bedre. Det er helt utenkelig at de skal kunne lære noe fra Norge eller fra en nordmann. Og uansett om du snakker og skriver svensk aldri så godt så vil du alltid være norsk i deres øyne!

Stein Erichsrud — opprinnelig fra Kolbu på Østre Toten — ble etterhvert lei av å være lillebror i svenskenes øyne og svarte i stedet kontant på alle spørsmål om hvor han kom fra: «Jag kommer från Säffle» — som er en plass i Värmland der dialekten kan minne om normalsvensk med Totenaksent.

Selv om svenskene er lite interessert i å lære noe fra Norge så bør ikke vi være redd for å søke lærdom hos våre naboer i øst, mener Erichsrud:

— Når det gjelder nivå, effektivitet og planmessighet på etterutdanningen ligger vi langt etter, og der har vi mye å lære av AB Svensk Bilprovning. Vi må se utviklingen som kommer og sørge for å være kompetent til å møte de utfordringene den vil medføre. Det er for seint å handle når problemene begynner å tårne seg opp, avslutter han.

Kanskje kommer Paven...?

Av Erik Thomassen

Nei, Paven kommer nok ikke i vår levetid. I alle fall ikke fjellpartiet som bærer dette navnet og som ligger ca. 250 meter nord for Holmestrandstunnelen på E 18. Men det er liv i fjellmassene. Paven stanger bakover med hodet og skyter magen fram.

— I geologisk sammenheng er bevegelsene store, men de utgjør likevel ingen fare for ferdse- len på den sterkt trafikkerte ve- gen under i overskuelig framtid, sier Rolf Sommervik til Vestfol- der'n. For sikkerhets skyld føres det imidlertid kontinuerlig kontroll med Pavens romsteringer i fjellsid- den. Skulle de bli faretruende store kan det bli aktuelt å sikre vegen med en alarm knyttet til et av måleinstrumentene.

Paven består av tre store steinblokker på tilsammen ca. 9.000 kubikkmeter. Fjellpartiet er skilt fra berget bakenfor med til dels store åpne sprekker. På toppen er sprekken opptil 40 cm bred og det er også åpne sprekker mellom de tre steinblokkene.

I regi av Veglaboratoriet har Pavens bevegelser blitt målt ved hjelp av fem uavhengige måle- metoder: bolter, fissurometer, mekometer, digitalteodolitt og tape-ekstensometer. Målingene viser at den øvre steinblokken har beveget seg ca. 1 cm nær- mere fjellet i løpet av perioden 1986—88, mens avstanden til fjel- let har økt med ca. 5 millimeter for de nedre blokkene.

Holmestrandsfjellet, inkludert Paven, består av basalt (mørk la- vabergart), silt-/sandstein og ag- glomerat. Basalt er den domine-



9.000 kubikkmeter stein er i bevegelse i fjellet ovenfor Holmestrand jernbanestasjon. Noen fare for utglidning er det imidlertid ikke i vår tid.

rende bergarten og den ligger i fire lavastrømmer som er skilt med tynne lag av silt-/sandstein og agglomerat. Silt- og sandsteinen forvitrer lett og dette skaper problemene med sprekkdannelser og overheng.

Det er mulig at Pavens stabili- tet ble svekket av anleggsarbe-

dene i forbindelse med Holme- strandstunnelen, bl. a. ble det fjernet endel løsmasser ved Pa- vens fot. Dette var årsaken til at man satte igang den omfatten- de bevegelsesregistreringen for noen år siden. Resultatene tyder altså heldigvis på at det er liten grunn til engstelse.

NRK HOS BILTILSYNET I LARVIK:

Løkke på TV!

Jon Herwig Carlsen og et team fra NRK var 8.6 hos Biltilsynet i Larvik for å gjøre opptak til programmet Trafikkposten. Opptaket ble vist i forbindelse med et innslag om Larvik MC-klubbs pionerarbeid når det gjelder å rekruttere yngre medlemmer, og da spesielt mopedungdommen, til klubben.



Trafikkposten i Larvik. Julius Løkke forklarer Jon Herwig Carlsen om vanlige mangler og feil ved mopeder.

Det blir i Larvik MC-klubb spesielt lagt vekt på sikkerhetsutstyr og opplæring av unge mopedførere. Som kjent har uorganisert motorungdom stort sett dårligere teknisk stand enn det organisert motorungdom har på sine kjøretøy. De eldre medlemmene hjelper de unge mopedistene til å

holde kjøretøyene i forskriftsmessig stand. MC-klubben har også inngått samarbeid med trafikkskolene, ungdomsskolene, politiet og Biltilsynet.

Hos Biltilsynet i Larvik ble seksjonsleder Julius A. Løkke intervjuet om mangler og feil som går

igjen på mopeder, samt om holdninger blant ungdommen til å holde mopedene ved like. Det ble gjort opptak av bruk av mopedtesteren, som viser maksimal hastighet på mopeden og kan avsløre om den er trimmet. Her var Helge Hågan «prøve-sjåfør».

Bråstoppppppppp!!!!

Av Erik Thomassen

«Aldri mer i bil uten sikkerhetsbelte. Aldri! Ikke etter en tur i kollisjonssimulatoren Bråstoppen».

Slik åpnet Tønsbergs Blads Ellen Sophie Nyrerød sin rapportasje etter å ha prøvekjørt Biltilsynets nye simulatorvidunder som nå er på plass på glattkjøringsbanen i Hof.

Bråstoppen viser hvor kraftig et sammenstøt selv i meget beskjeden fart (10 km/t) vil være for de som befinner seg inni kjøretøyet. Ja, Biltilsynet anbefaler folk å passe godt på briller og løstener når de tar plass i stolsetet. Og folks reaksjon etter en prøvetur er stort sett: «Er dette

bare 10 km/t? Hvordan blir det da i 50 eller 80?»

Simulatoren består av et bilsete som er montert på en plate. Til bilsetet hører det naturligvis bilbelte. Platen og setet rutsjer ned en skråstilt aluminiumsramme til den bråstopper i bunnen av rammen. Det hele er montert på hjul og kan trekkes som tilhenger etter en vanlig personbil.

Bråstoppen er nå på plass på øvingsbanen på Hof. Her skal den brukes av kjøreskolenes elever i forbindelse med glattkjøringsopplæringen til fase 1. I tillegg vil simulatoren kunne brukes av det ordinære skoleverket, foreninger, og av Vegvesenet på messer og i forbindelse med ak-

sjoner o.l. Fredag 1. juli ble den forøvrig benyttet av NRK P2 som sendte «Midt i trafikken» fra Jarlsberg vertshus på E 18.



Kollisjonssimulatoren «Bråstoppen» viser hvor viktig det er med bilbelter selv i beskjedne hastigheter. Her med Per Boberg fra as Untra, Juliussens kjøreskole i Tønsberg i stolen.

Ny brutype - pionerprosjekt på E 18

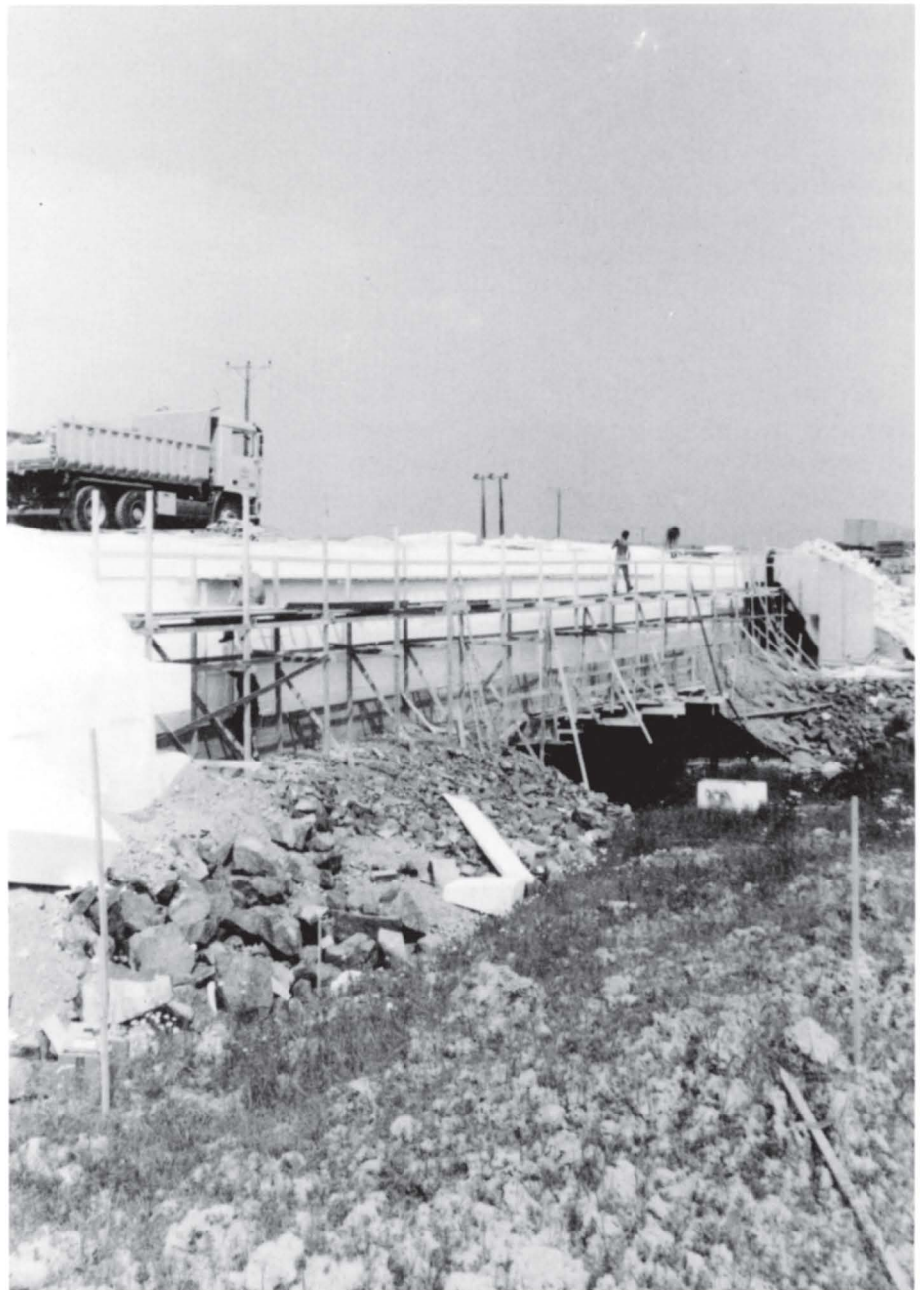
Av Erik Thomassen

Bruene over Aulie-elva på E 18-anlegget utenom Semsbyen holdes oppe av stålspunt som er presset ca. 15 meter ned i leira i undergrunnen på begge sider av elva. Slik skal Nordre Tem og Søndre Hesby bruer stå permanent uten å være forankret på fast grunn. Dette er en ny brukonstruksjon i Norge, og det er de vanskelige grunnforholdene som gjør at den blir brukt her.

Skulle man ha bygd en tradisjonell betongbru ville dette ha medført at man måtte bruke pæler, og bruene måtte ha blitt betydelig lengre. Dette ville ha medført at fiskeoppgangen i elva hadde blitt forstyrret eller hindret i byggeperioden. Dessuten ville kostnadene med et slikt prosjekt ha blitt større enn det de nå blir. Spuntløsningen gjør at man slipper å arbeide ute i selve elva og livet der kan gå sin vante gang til tross for byggearbeidene. Dette illustreres kanskje best av at man kunne fiske gjedde ved brustedet mens arbeidet med bruene pågikk.

Spuntene ble rammet ned i elvebreddene ved hjelp av et vibrasjonslodd. Et slikt lodd er langt mer skånsomt enn et vanlig luftlodd. Skånsomheten var viktig i denne prosessen fordi spuntene måtte styres så nøyaktig som mulig når de gikk ned i undergrunnen. For å sikre nøyaktigheten ble spuntene tredd igjennom en stålramme.

Både spunt og vibrasjonslodd ble holdt oppe av en kran. De meget vanskelige grunnforholdene gjorde at kranen ikke kunne plasseres på bakken uten avlast-



Nordre Tem (bildet) og Søndre Hesby bruer er de første i Norge som kombinerer bruken av permanente stålspunt med superlett fyllingsmateriale.

ning av terrenget. Dette var nødvendig for å sikre at elvebredden ikke skulle rase ut. På Nordre Tem bru måtte man derfor lage en ramme av vertikale og hori-

sontale stålbjelker som kunne fordele trykket over et større område. På denne måten oppnådde man også at spuntingsprosessen på begge sidene av elva kunne

utføres fra sydsiden. Dette var særlig viktig på Nordre Tem fordi terrengforholdene på nordsiden av elva her var spesielt vanskelige med bratt skråning mot elveløpet.

Mellom de to spuntene på hver side av elva har man støpt en betongplate som låser dem i den stillingen de skal ha i forhold til hverandre. Anleggsledelsen valgte å plasstøpe betongplaten i stedet for å basere seg på prefabrikkerte betongelementer. Ifølge Einar Lunde, som er anleggsbestyrer på bruene, gav dette en bedre og mer solid løsning fordi toppen av spuntene ble støpt inn i betong.

Spuntene holdes oppe av friksjonen mot massene i undergrunnen. Dette forutsetter imidlertid at vekten av konstruksjonen blir minst mulig. Over betongplaten legger man derfor et lag med 4 meter superlett ekspandert polystyren (EPS). Dette veier kun 1% av det vanlige fyllmaterialet gjør. På toppen av dette kommer så en ny betongplate og så selve vegoverbygningen med et slitelag av betong. Stålspuntene er dimensjonert for å tåle den korrosjonen de blir utsatt for i overskuelig framtid.

EPS er et brannfarlig materiale, dessuten er det ømfintlig overfor bensin og lignende produkter. Et tankbilhavari på en EPS-fylling ville kunne få alvorlige konsekvenser dersom man ikke har sikret seg mot dette på forhånd. På Nordre Tem og Søndre Hesby bruer blir derfor det superlette materialet kledd inn med plast og veggpaneler av betong og aluminium. Panelene boltes fast til kantdragerne oppe og nede.

Arbeidet med de to bruene har gått greit og uten vesentlige problemer. På begge bruene gikk man på to-skifts ordning i perioden da det ble forskalet, armert og støpt betongplate for å få til en forsert framdrift. Anleggsbe-

styrer Einar Lunde nøler ikke med å gi gutta på anlegget honnør for flott innsats og fin innstilling: «Takket være dem kunne vi stille bruene klare for anleggstrafikk til ferien», sier han. Dette betydde vesentlige besparelser både i tid og penger. Inntil nå har mye av anleggstrafikken måttet gå om Semsbyen.

Erfaringene med den nye brutypen som kombinerer stålspuntprinsippet med bruk av superlett

ekspandert polystyren, er så langt meget gode. I framtiden er det mye som taler for at denne konstruksjonen kommer til å bli alminnelig brukt i områder med vanskelige grunnforhold. «For oss som jobber med bruer i Vegvesenet i Vestfold har oppgavene på E 18 gitt interessante utfordringer, og de har bidradd til å styrke og utvikle kompetansen vår på dette området», sier Einar Lunde til slutt.

Mange god-ord til brugjengen etter innsatsen på de to spuntbruene på E 18-anlegget.



Ras på RV 35 ved Bjune

Av Helge Andreassen

Onsdag 22. juni, noen minutter før kl. 16, raste endel av Bispevegen ut ved Bjunekrysset. Halve vegbanen forsvant i en lengde på 35 meter, samtidig som leir-massene i elvebunnen – ca. 1200 kbm – ble presset opp. Senere på kvelden oppsto det nye sprekker i vegbanen og i vegskråningen på innsiden. Observasjon av sprekke-ene viste etterhvert at grunnen var i bevegelse og at et nytt ras ville komme. Nytt ras fant sted ved 01-tiden da resten av vegbanen sank rett ned. Dette raset var et rent overflateras.

Storelva gjør ved Bjune en sving inn mot vegen. Elva er svært følsom overfor nedbør slik at vannstanden stiger mye og hurtig og også faller raskt.

Gjennom tidene har elva forårsaket betydelig erosjon i terrenget inn mot vegfyllingen på dette stedet. Grunneieren forteller at det fant sted et ras i samme området i 1928. Vegen, som dengang lå lavere i terrenget, raste ut fra nåværende rassted og et stykke nordover. Etter dette raset ble det foretatt peling nede ved elva og det ble bygd demning. Pelene står fremdeles intakt. I 1963 raste det nok en gang, men uten at vegen ble berørt.

Ved raset i juni ble Bispevegen umiddelbart stengt og trafikken ledet om fylkesveg Z-755 Bjune – Revetal. Planlegging av en ny interimsveg ble straks påbegynt. Neste morgen kl. 07 kunne anleggsarbeidene settes i gang under ledelse av vegmester Oddvar Bakken.

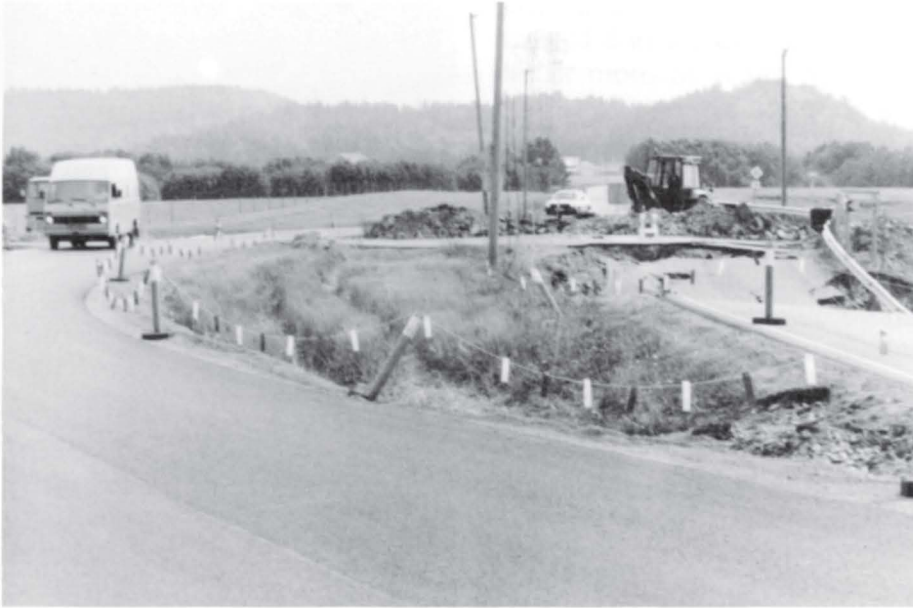


Halve vegbanen forsvant i raset på Bispevegen 22. juni.

Interimsveg ble bygd 8 m innenfor gamlevegen med en bredde på 6 meter og lengde 120 meter. Lett terreng medvirket til at arbeidene gikk greit og allerede kl. 15.15 samme dag var ve-

gen ferdig asfaltert. Trafikken ble satt på kl. 16.00 St. Hans-aften. Interimsvegen kostet kr. 140.000,-.

Planavdelingen har foretatt grunnundersøkelser i området og



Interimsvegen rundt rasstedet var ferdig nøyaktig ett døgn etter det første raset.

foreslår at riksvegen skal bygges opp igjen med en kombinasjon av superlette og konvensjonelle masser. Bløte og nedraste masser fra sidene må fjernes fra bunnen av rasgropen og det skal legges ut en fylling av sprengt stein. Over denne skal det legges ekspandert polysteren i tykkelse ca. 2 m. Det må dessuten gjøres endel arbeider i og ved elva. Massene som demmer opp elva må fjernes slik at elva får igjen sitt gamle løp. Elveskråningen og bunnen av elva må plastres med samfengte masser av sprengt stein og det må bygges en terskel i elveløpet der det tidligere var en slik.

«Videre dumheter vil jeg ha meg frabedt!»

Vegkontoret får mange brev, de fleste er saklige, noen er hyggelige og et fåtall mindre hyggelige. Til den sistnevnte kategorien hører et brev fra en ingeniør i Skien. Ingeniøren hadde tidligere søkt om avkjørselstillatelse til Z-534 som er en veg som går i området mellom riksvegene 310 (Hortensvegen) og 311 (Tønsberg – Åsgårdstrand) i gamle Sem kommune. Han fikk først avslag under henvisning til at hensynet til trafikksikkerheten i området gjorde at det ikke var ønskelig med flere avkjørsler til denne fylkesvegen. Vedtaket ble anket og ingeniøren fikk da avkjørselstillatelse via en gårdsveg. Betingelsen var at han rustet opp avkjørselen til riksvegen til forsvarlig standard. Etter en tid mottok vegkontoret følgende brev:

Klage over inkompetanse i veivesenet!

«Jeg har fått avkjørselstillatelse (TAKK) på eksisterende vei til flere gårder i området. Dette kan jeg under tvil godta, selv om dette er en dårligere løsning en det som er søkt om! Noe dere delvis bekrefter med påbud om fylling og spesielt fjerning av grantrær.

Dere mener tydeligvis at eksisterende vei er farlig for meg i fremtiden, men ikke farlig for de mange brukerne i dag! Dere burde være voksne nok til å ta motorsagen i bruk allerede i dag og fylle på et gruslass. Dere har nok av folk som sitter og henger i bilene Deres langs veiene, for å få tiden til å gå!

Videre dumheter vil jeg ha meg frabedt.»

Så får det være opp til «Vestfolder'n»s lesere å avgjøre hvor dumheten ligger i denne saken. Vi for vår del vil bare ha sagt at det å arbeide for økt trafikksikkerhet ikke alltid er like lett.

Vegvesenet rydder opp

– «Takk for at dere tok dere av søppelet mitt», sier Øivind Kristensen fra Bogen på telefonen, «jeg hadde ryddet det ut av skauen og lagt det langs vegen i påvente av at kommunen skulle ta seg av det. Før jeg visste ord av det var det en gul bil fra Vegvesenet der og plukket det opp og dro avgårde med det. Flott service!»

For vår egen del vil vi tillegge at takken fra Kristensen kanskje bør suppleres med en advarsel til andre: Legg ikke noe du egentlig ikke har tenkt å kaste i vegkanten; snur du ryggen til kan Vegvesenets vedlikeholdsgjeng være der fortere enn svint og dine mer eller mindre kjære eiendeler kan være på veg til sin siste hvile på fyllinga.

Tre gang- og sykkelveger åpnet:

17. mai i juni!

Flaggpyntede skoler og feststemte barn møtte bussen med politikere, vegdirektør og andre vegfolk som dro fylket rundt for å markere åpningen av gang- og sykkelveganlegg onsdag 8. juni. I bagasjen hadde de tre skinnende nye sykler som skulle overleveres til de uttrukne vinnerne av tegnekonkurransen som vegkontoret arrangerte i måneden før den høytidelige åpningen. Tema for tegnekonkurransen var riktig bruk av gang- og sykkelveg.



Stor spenning idet vegdirektøren offentliggjør navnet på vinneren på Bergan skole på Nøtterøy.

Første stopp var Stavern skole som ligger ved riksveg 301. Forbi skolen ble det i 1986-87 bygd en 1,3 km lang gang- og sykkelveg som har hatt stor betydning for mange av elevene. Rektor ønsket gjestene velkommen og deretter ble det trafikk-sang og -dikt framført av elevene. Elever, lærere og busslasten med gjester skinte om kapp med sola, men det var ingen tvil om hva elevene oppfattet som høydepunktet i arrangementet; sykkelkelen!— da Eskild Jensen gikk på scenen i skolegården og fant fram konvolutten som skjulte navnet på den heldige vinneren. Spenningen steg flerfoldige hakk,

og bedre ble det ikke av at vegdirektøren tok en lang og kronglete veg fra til det store øyeblikket: først måtte elevene tippe om det var en gutt eller jente som hadde vunnet, så hvilken klasse vedkommende gikk i. Etter mye om og men ble spenningen endelig utløst og dagens desidert gladeste Stavern-gutt, Eirik Skaalbones i klasse 3a, kunne komme fram til scenen for å motta sykkelkelen og hjelmen som naturligvis fulgte med. Etter snorklippingen ble Eirik så den første som fikk ta den nyåpnede gang- og sykkelvegen i bruk.

Fra Stavern gikk turen nordover til Nøtterøy og Bergan skole



Skinnende ny sykkel til Eirik Skaalbones, St. venstre: Rektor Mette Paulsen.

på riksvei 309. Her var arrangementet lagt til krysset mellom riksvegen og fylkesveg Z-422, Bergan — Knarberg. Rektor sa i sin tale at selv om både han og elevene var svært glade for den nye gang- og sykkelvegen, så var det fortsatt mye å ustette på trafikk-miljøet omkring skolen. Særlig pekte han på den bratte og farlige bakken fra skolen og ned på fylkesvegen. Her er det et under at det ikke har skjedd ulykker til nå. Knut Ole Sandbekk het den lykkelige vinneren av sykkel og hjelm på Nøtterøy.

Volden skole på Slagen er den minste av de tre skolene som var med på arrangementet. I skolegården var tegningene til de 65 elevene utstilt og det var pyntet med bjørkeløv. Politikerne og gjestene fra Vegvesenet ble ønsket velkommen av lærer Unni Andersen som med sin tale fikk sagt svært mye om hva et gang- og sykkelveganlegg kan bety for nærmiljøet. «Den nye vegen har ikke bare gitt oss et tryggere trafikkmiljø», sa hun, «den bidrar også til et bedre samkvem mellom de som bor her. Vi har levd



n skole, overrakt av vegdirektør og vegsjef. Til

gått fram. Dette er derfor en helt spesiell dag for oss og vi synes det er moro at vi får være med på å åpne den nye gang- og sykkelvegen.» Vegsjefen kvitterte for den hyggelige talen og ba elevene være med på å passe på at den nye vegen ble brukt og skikkelig veldikeholdt. Til slutt ble det vegdirektørens tur og han fikk nå endelig gleden av å dele ut en jentesykkel: Karine Bjerkestrand het den glade vinneren som etter en prøvetur fram og tilbake på gang- og sykkelvegen ble møtt av en mamma som så minst like glad ut som datteren.

Festdagen ble avsluttet med lunch på Åsgårdstrand hotell. Vegdirektøren ble berømmet for sporty innstilling og flott innsats som sykkeloverrekker, og som et varig minne fra en artig og annerledes vegåpning fikk han overrakt en innrammet tegning plukket ut blant de ca. 450 som kom inn til konkurransen. Tegningen viste adskilt bil- og sykkeltrafikk, og over den var det skrevet: «Barn har rett til en trygg skoleveg».

ved en veg som nærmest har splittet skolekretsen. Den vegen vi nå har fått er med på å knytte kretsen sammen og den betyr mye i det lille samfunnet vi er her borte. Vi har fulgt med og gledet oss etterhvert som arbeidet har

Sang og diktlesning ga feststemning på Volden skole.



Gang- og sykkelveg dikt fra Stavern skole

Nå har vi fått sykkelsti, for å rekke skolen halv ni, istedet for å vente på bussen som går ti.

May Benthe 3b

Alle vi vil så gjerne ha en sykkelsti, for på den til skolen trygt vi kommer både høst og vinter, vår og sommer.

Jostein 3b

Nå har skolen fått fri, for å åpne vår nye sykkelsti. Her kan vi alle kjøre i fred så ikke bilene kjører oss ned. Sykkelstier er bra å ha, derfor roper vi høyt hurra!

Kari-Lise 5b

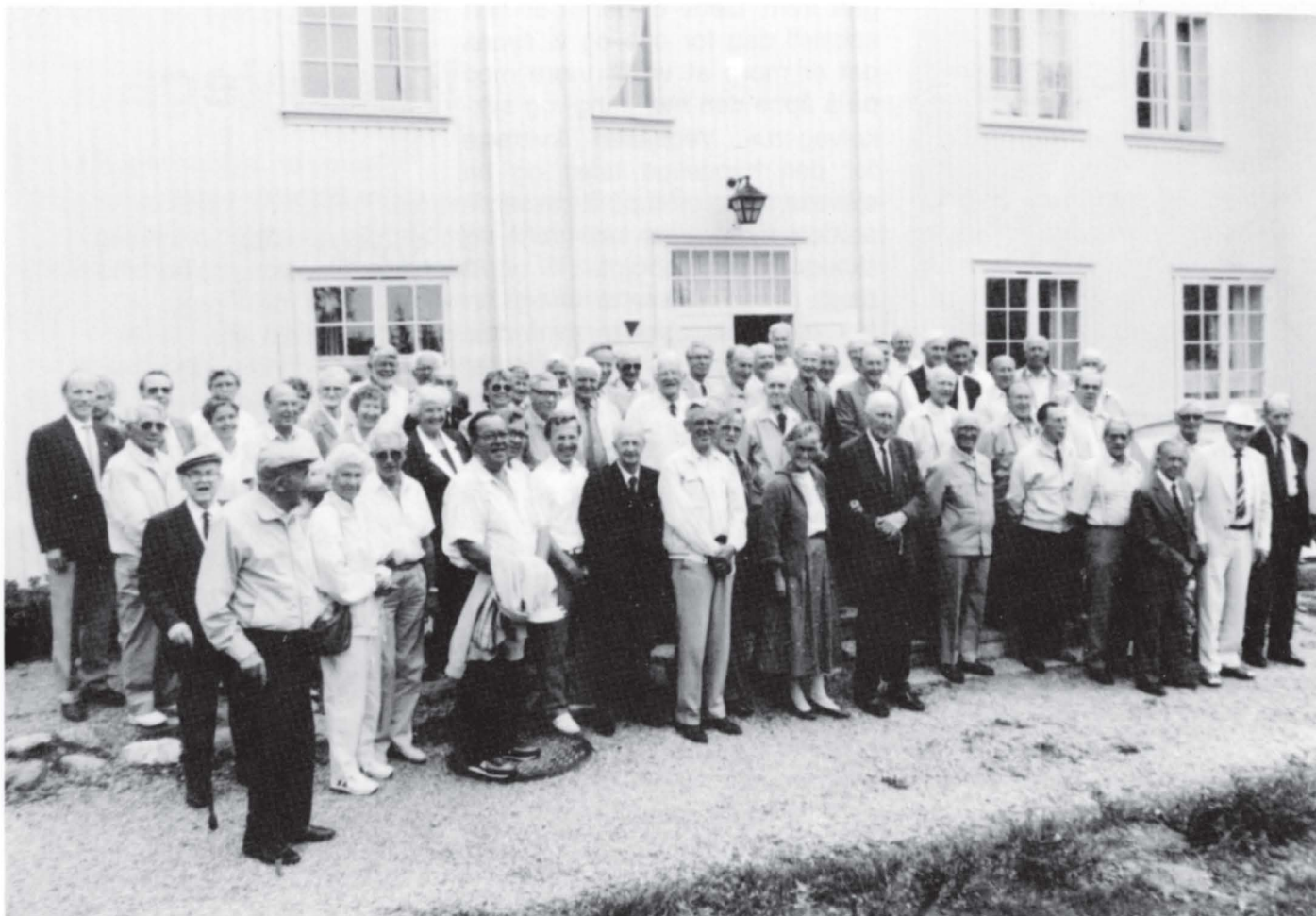
Sykkelvei er bra å ha da blir jeg så blid og glad. Jeg kan sykle trygt i vei uten at bilene kan kjøre på meg

Kenneth 4b

Denne gang- og sykkelvei, den kan brukes av deg og meg Sykle det kan alle vi, på en gang- og sykkelsti. Vi kan også gå på den, ned til byen og hjem igjen.

Når jeg er barnepike, er det trygt å vite, at på en gang- og sykkelsti kan jeg gå med barnevogna mi.

Maria 4b



Pensjonistforeningens tur hadde god oppslutning. Her er deltakerne samlet på trappen til Sande prestegård.

Vellykket pensjonistur til Holmsbu

Av Kristian Gavelstad,
sekr. i pensjonistforeningen

Årets pensjonisttur ble avviklet tirsdag 7. juni i det fineste vær vi kunne ønske oss. Det var pensjonister med fra hele fylket, og når vi hadde fått med alle var det ialt 63 personer. Vi kjørte standsmessig i lyserød leddbuss fra Paulsens Bilruiter og med en særdeles spirituell sjåfør som var et oppkomme av historier og skrøner, så bussturen var ikke kjedelig selv om vi mest kjørte på velkjente veger.

Velferdskomitéen hadde sørget for både vått og tørt og lagt alt til rette for at vi skulle få en fin tur. Vegsjefen stilte velvillig

opp og orienterte om igangværende anlegg og planer på sikt. Lepperød glemmer ikke pensjonistene, og vi blir orientert som om vi fremdeles skulle være aktive ansatte.

Etter felles frokost på Sande Kro gikk turen til gamle Sande Prestegård, som nå er en stiftelse, og bygdens nye kulturbygg med mange aktiviteter, bl. a. bygdemuseum. Vi fikk der en interessant orientering om gårdens historie og om prester som hadde innehatt embetet. Under omvisningen var det nok mange av oss som nikket gjenkjennende til gamle gårdsredskaper og husge-

råd som var vanlig på et gårdsbruk i gamle dager. Vi fikk imidlertid ikke se det berømte gjenferdet, «Den brune mann», da han antagelig var på ferie.

Så gikk turen videre via Svelvik til Hurumlandet og videre til Holmsbu hvor vi inntok en deilig middag og fikk tid til å slappe av i fine omgivelser. Hjemturen gikk via Drammen til Sande Vegstasjon hvor Velferdskomitéen serverte forfriskninger før vi sa adjø til deltakerne fra nordfylket.

En vellykket tur var i havn igjen og vi vil takke Velferdskomitéen for et fint opplegg og vellykket tur.

Videre i Vegcupen:

Vegdirektoratet sjanseløse mot Vega

Et strålende opplagt Vega-mannskap sendte Vegdirektoratets fotballgjeng tilbake til Oslo med 0-2 i bagasjen da lagene møttes i Vegcupen på Nesskogen idrettspark fredag 17. juni. Med dette blir det sluttspill for første gang på flere år for Vegas gulklede mannskap.

Vega grep tidlig initiativet i kampen og presset Vegdirektoratet helt ned på deres egen seksten-meter der de desperat prøvde å ri stormen av. Iveren fikk nok overtaket blant hjemmelagets spillere, for det avgjørende trekket uteble, halvsjansene rant ut i sanden, og gjengen fra Vegdirektoratet lempet ballen ut av egen forsvarssone eller beinet den til corner. Ett av cornerne var forøvrig nær ved å gi Vega en velfortjent ledelse, men situasjonen ble klarert på mållinjen av en VDR-back som fikk polet ballen ut i ingenmannsland.

I pausen la VDR tydeligvis om taktikken og forsøkte å kjøre flere spillere framover på banen for å true Vegas robuste midtfor-



Vega presset lenge hardt uten å få uttelling på sjansene.

svar. Andreas Setsaa lot seg imidlertid ikke pille på nesen og sørget for at gjestene fra Oslo aldri kom til å utgjøre noen alvorlig trusel mot Vestfold-målet. Vegas avgjørende framstøt mot motstandermålet lot imidlertid vente på seg til Stein Linnestad ble spilt igjennom ca. 15 minutter før kampslutt. Linnestad punkterte VDRs forhåpninger om

sluttspilledeltakelse med et hardt og velrettet skudd mot næmeste stolpe. En forfjamset og slukøret keeper kunne ingenting annet gjøre enn å plukke ballen ut av nettmaskene.

Nå var løpet kjørt. Gjestene fra Oslo-gryta hadde tatt ut sine siste krefter i et forsøk på å holde Vegas aggressive løperrekke stangen. Avslutningen fortonte seg derfor som en ren parademarsj for et Vega-mannskap som sannelig ikke har fått smake for mye på seierens søte vin de siste årene. 5 minutter før slutt fastsatte så Gunnar Arnesen sluttresultatet til 2-0 da han fra kloss hold og til stor begeistring for medspillere og hjemmepublikum banket inn et innlegg fra dømlinja.

Slik ebbet kampen ut; Vegas seier var fortjent og populær; VDR måtte innse at de hadde møtt en motstander som var flere nummer for stor for dem; været var strålende; det var sommer, det var sol og det var fredag. Hvilken herlig kveld for fotball!

Vegas stjernespekkede mannskap som slo Vegdirektoratet 2-0. Bak fra venstre: Tore Kaurin, Sven E. Hem, Sigmund Riis, Gunnar Arnesen, Stein Linnestad, Harald Løkeberg, Erik Thomassen. Foran fra venstre: Morten Gulbrandsen, Andreas O. Setsaa, Jan S. Bråthen, Harald Bøvre og Reidar Jørgensen.



Sprengningsentreprise på Elvevegen:

Godt anbuds- og kontraktarbeid ga millionbesparelse

Av Erik Thomassen

«Sprengningsentreprisen på Elvevegen ble svært lønnsom for Vegvesenet», sier anleggsstabens Dag Atle Tangen som nå legger siste hånd på rapporten om den. Godt planlagt anbudsbeskrivelse, god kontrakt og nøyaktig masseberegning er grunnlaget for det gode resultatet. Totalt kan det dreie seg om besparelser på et par millioner kroner for Vegvesenet.

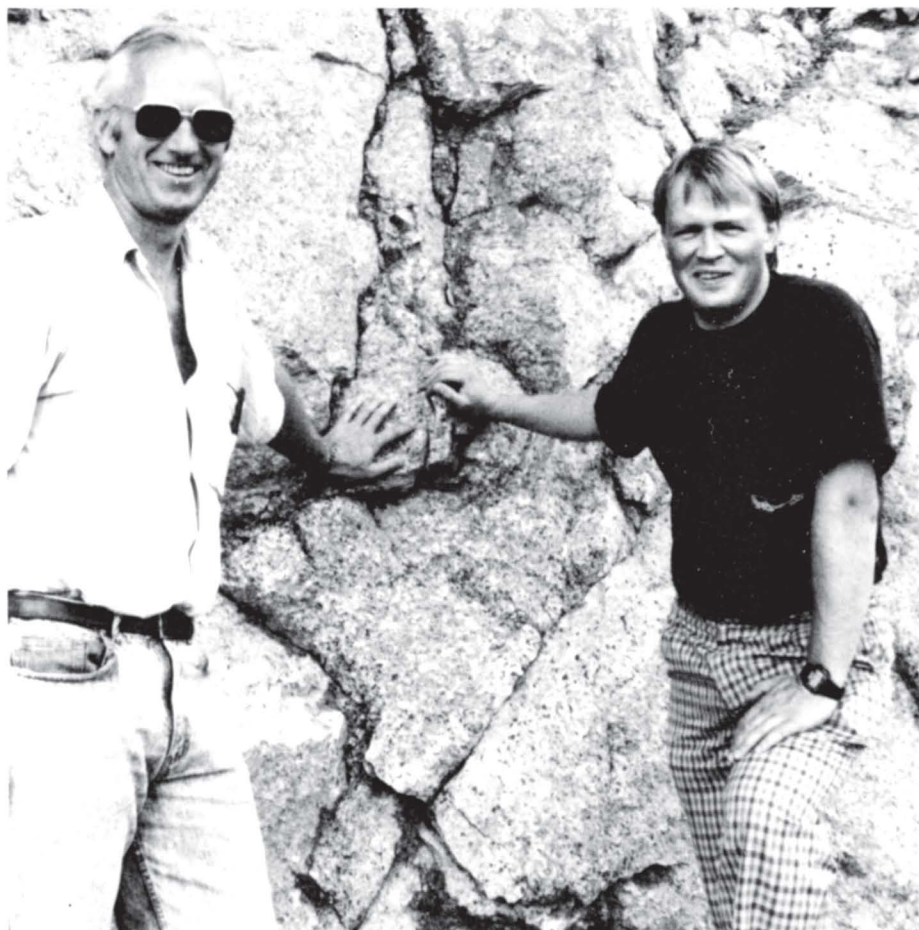
Likevel vil ikke Tangen legge skjul på at det for Vegvesenet kan være problematisk å ha en så pass stor entreprise-del på et anlegg vi driver i egen regi. «Forholdet mellom entreprenøren og våre egne ansatte burde nok ha vært bedre avklart i anbudsdokumentene», sier Dag Atle Tangen og legger til at våre folk alt for mange ganger har blitt stilt i en vanskelig situasjon og at klarere linjer mellom egenregiarbeidet og entreprisen hadde vært en fordel.

Det aksepterte tilbudet på arbeidene, som omfattet sprengning, opplasting, sortering, utkjøring, utlegging, avretting og komprimering av ca. 80.000 kbm fjell lød på i underkant av 7,5 mill. kroner. Dette var nesten 2 millioner kroner under nest billigste tilbud og nesten 10 millioner kroner lavere enn det høyeste. Totalt ble det utbetalt noe i overkant av 7,6 millioner kroner til entreprenøren. Dette er et oppsiktsvekkende lite avvik fra kontraktssummen.

Det vanlige er at entreprenører prissetter de ulike delene av tilbudet strategisk slik at de kan få bra ekstraintekter dersom det blir økning i mengdene. Det samme gjelder for arbeid som ikke har kommet med i tilbudet.

— «Det er flere grunner til at vi lyktes så bra med Elvevegen-entreprisen», sier Dag Atle Tangen. «En grunn var at vi hadde lagt mye arbeid ned i anbudsgrunnlaget. Konsulenten (Bruer), en erfaren anleggsleder (Hasle) og en fra anleggsstabens (Tangen) gikk gjennom opplegget nøye og forsøkte å få til en så nøyaktig anbudsbeskrivelse som mulig. På den måten ble det lite tilleggsarbeid for entreprenøren. De tilleggsarbeidene som allikevel dukket opp forsøkte vi i størst mulig grad å utføre i egenregi».

— «Det ble han vel ikke spesi-



Anleggsbestyrer Geir Magne Bø (t.v.) og Dag Atle Tangen fra anleggsstabens konstaterer at boring og sprengning på Elvevegen ga millionbesparelser for etaten.

elt glad for?»

— «Nei, jeg skal ikke legge skjul på at det kunne bli endel harde slag underveis. Entreprenøren fikk dessuten problemer med en av sine underentreprenører som ble insolvent midt i anleggsperioden. Dessuten er det vel ting som kan tyde på at en-

treprenøren ikke hadde fått med seg alle kostnadene ved jobben når han utarbeidet sitt tilbud».

Underentreprenøren, «Sørlandske Fjellsprengning a/s» hadde basert mye av sin produksjon på en egenutviklet borerigg, bygd opp rundt et dumper-understell. Denne var relativt krevende

Presisjonskjøring:

Gunnar Arnesen til topps

Av Kåre Holtung



Gunnar Arnesen vant begge lastebilklassene i vegmesterskapet i presisjonskjøring.

Vegmesterskapet i presisjonskjøring er iferd med å finne sin form, og blir i år avviklet for 3. gang. Det konkurreres i to lastebilklasser, over og under 7,5 t. totalvekt, samt klasse for veghøvl.

Vi har avholdt vårt Vestfoldmesterskap som samtidig er uttaking til landsfinalen. Denne går av stabelen i Steinkjer lørdag 27.

når det gjaldt adkomst, men skulle til gjengjeld ha svært god kapasitet når den først kom på plass. Firmaet fikk etterhvert store problemer med riggen, motoren havarerte, det var mekanismer som ikke tålte kulde, girkasen var feilmontert o.s.v. Riggen kom derfor aldri i produksjon på anlegget og etterhvert ble underentreprenøren mer og mer insolvent. Til slutt stappet han borehullene med trestikk og reiste hjem for å starte nytt firma. Problemene med underentreprenøren førte til forsinkelser på hele anlegget og disse måtte hovedentreprenøren bære ansvaret for i form av dagbøter.

— «En annen viktig grunn til at vi kom så godt ut på dette anleg-

get var at vi la mye arbeid ned i masseberegningen. Her viste det seg at det var tatt for godt i», sier Tangen, «det var ikke så mye fjell som det kunne se ut til før vi fikk fjernet løsmassene. På den nye masseberegningen spar- te vi over en halv million kroner». Dag Atle Tangen peker også på at kontrakten med entreprenøren var gjennomarbeidet og at det ga Vegvesenet visse økonomiske fordeler under anleggsdriften. Alle de småskadene som gjerne oppstår i forbindelse med sprengningsarbeider i tettbebygde strøk ble belastet entreprenøren, likedan at han fikk tre dagers produksjonsstans p.g.a. en høy- spentledning.

— «Økonomi er en ting, men

Vårt eget lastebilmesterskap ble avvikla 9. juni med god del- takelse. Vi savner fremdeles våre eldre «ringrever» i konkurransen så det kan tyde på at det er våre yngre sjåførere som er mest spor- ty.

Men alle deltakerne ble behø- rig premiert, og det gis nye sjan- ser neste år!

De fire beste i hver klasse ble:

Klasse B-1 (under 7,5 t.)

1. Gunnar Arnesen
2. Gunnar Eriksen
3. Arne Rekstad
4. Finn Tore Lie

Klasse B-2 (over 7,5 t.)

1. Gunnar Arnesen
2. Jan Syvert Bråthen
3. Finn Tore Lie
4. Jan Eddy Eggar

De to beste i hver klasse skul- le representere oss i Steinkjer. Imidlertid er det blitt en kjedelig kollisjon med «Vegcupen» i fot- ball, slik at vi har måttet rekrutte- re noen av deltakerne noe lengre nede på resultatlista.

Vi ønsker guttene lykke til og bringer ny reportasje dersom det høstes edelt metall i Steinkjer!

hva med kvaliteten på arbeidet?»

— «I hovedsak må vi si oss fornøyd med det arbeidet entre- prenøren har utført. En annen gang tror jeg imidlertid at vi bør satse mer på kontrolloppet, dette vil kunne spare oss for en- del slitsomme konflikter. Arbei- det ble dessuten temmelig mye forsinket p.g.a. de før nevnte problemene med en av underen- treprenørene. Nå, mot slutten har likevel fremdriften vært svært bra».

Elvevegen skal etter planen åpnes 20. oktober. For tiden lig- ger man noe etter skjemaet, men anleggsavdelingen arbeider på spreng for at det tapte skal taes igjen slik at Elvevegen kan åpnes etter tidsplanen.

Ulykkespunktet:

Kanalkrysset

Av Erik Thomassen

På riksveg 308 i Tønsberg fra Kjelle til Teie smeller det til stadighet. Hvert eneste kryss av betydning på denne strekningen kan karakteriseres som et ulykkespunkt. Strekningen er preget av stor trafikk — over Kanalbrua dreier det seg om ca. 30.000 kjøretøyer pr. døgn — og større innslag av myke trafikanter enn det en har på de fleste riksvegstrækninger. Trafikkåren er eneste fastlandsforbindelse for 20.000 fastboende og minst like mange feriegjester på Nøtterøy og Tjøme.

Kanalkrysset er det første som møter en på Nøtterøy-sida av Kanalbrua. Her tar Rambergvegen av til høyre og Kanalvegen av til venstre. Riksveg 308 fortsetter med to kjørefelt i hver retning opp til Teie. Ingen som til daglig passerer dette krysset vil bli overrasket over at det skjer mange ulykker her. Politirapportene kan berette om 11 ulykker de siste ti åra. Det reelle tallet ligger sannsynligvis svært mye høyere. Fartsnivået i krysset er på grunn av den store trafikken stort sett beskjedent og de fleste ulykkene som skjer her vil gi små personskader, om personskader i det hele tatt.

Krysset er lysregulert, men trafikken som svinger av fra riksveg 308 mot Rambergvegen og Kanalvegen får grønt lys samtidig med kjøretøyene som fortsetter rett fram langs riksvegen. For de som skal svinge av vil da høyreregelen tre i kraft slik at trafikken som skal krysse motgående kjørebane vil ha vikeplikt.



Krysset på Nøtterøysida av Kanalbrua er sterkt belastet. Mange ulykker skjer i forbindelse med venstresving på tvers av motgående kjørebane.

I løpet av en måneds tid på sensommeren 1986 skjedde det to typiske ulykker i dette krysset. Den 2.8 kl. 23.50 kom en 17 år gammel gutt kjørende på moped fra Teie ned mot Kanalbrua. I krysset støter han voldsomt sammen med en VW Polo som kommer fra Tønsberg og skal svinge inn Kanalvegen. Føreren av bilen, en 66 år gammel mann, forteller siden politiet at han ikke så mopedisten før det smalt. Begge trafikantene har kjørt på grønt lys, men bilføreren har ikke overholdt sin vikeplikt for mopedisten. I politirapporten, som er skrevet to dager seinere, oppgis det at begge 17-åringens bein er sterkt skadd og at det er fare for at det venstre må amputeres.

28. august 1986 skjer det igjen. Denne gangen støter en Mercedes Geländewagen på veg gjennom krysset mot Tønsberg sammen med en Citroën som svinger av fra riksveg 308 mot Kanalvegen. Citroën'en ble ført av en 76 år gammel kvinne, og hun ble etter ulykken innlagt på Vestfold sentralsykehus til ob-

servasjon. Ansvarsforholdet i denne ulykken blir som for den foregående, vikeplikten er ikke overholdt.

8 av de 11 politirapporterte ulykkene i krysset skyldtes brudd på vikeplikten, 2 skyldtes kjøring mot rødt lys. Et interessant bilde framkommer når vi ser nærmere på de førerne som har vært skyld i ulykkene. Ingen av dem var nemlig i aldersgruppa 26—63 år. Fire var mellom 18 og 25 og seks var over 64 år gamle. Tre av bilførerne var godt opp i syttitåra (74, 74 og 76 år gamle). Det kan virke som om dette krysset slik det ligger i dag rett og slett er for vanskelig for endel av bilførerne. Med to felt i begge retninger og kryssbevegelser på tvers av disse uten lysregulering i et lyskryss, kan det rett og slett bli for mye å holde orden på for enkelte. Spørsmålet må være om disse bilførerne på en eller annen måte burde vært luket ut av trafikken, eller om man skal forsøke å forenkle trafikkbildet så pass at også disse kan klare å opptre uten å gjøre skjebnesvangre feil.

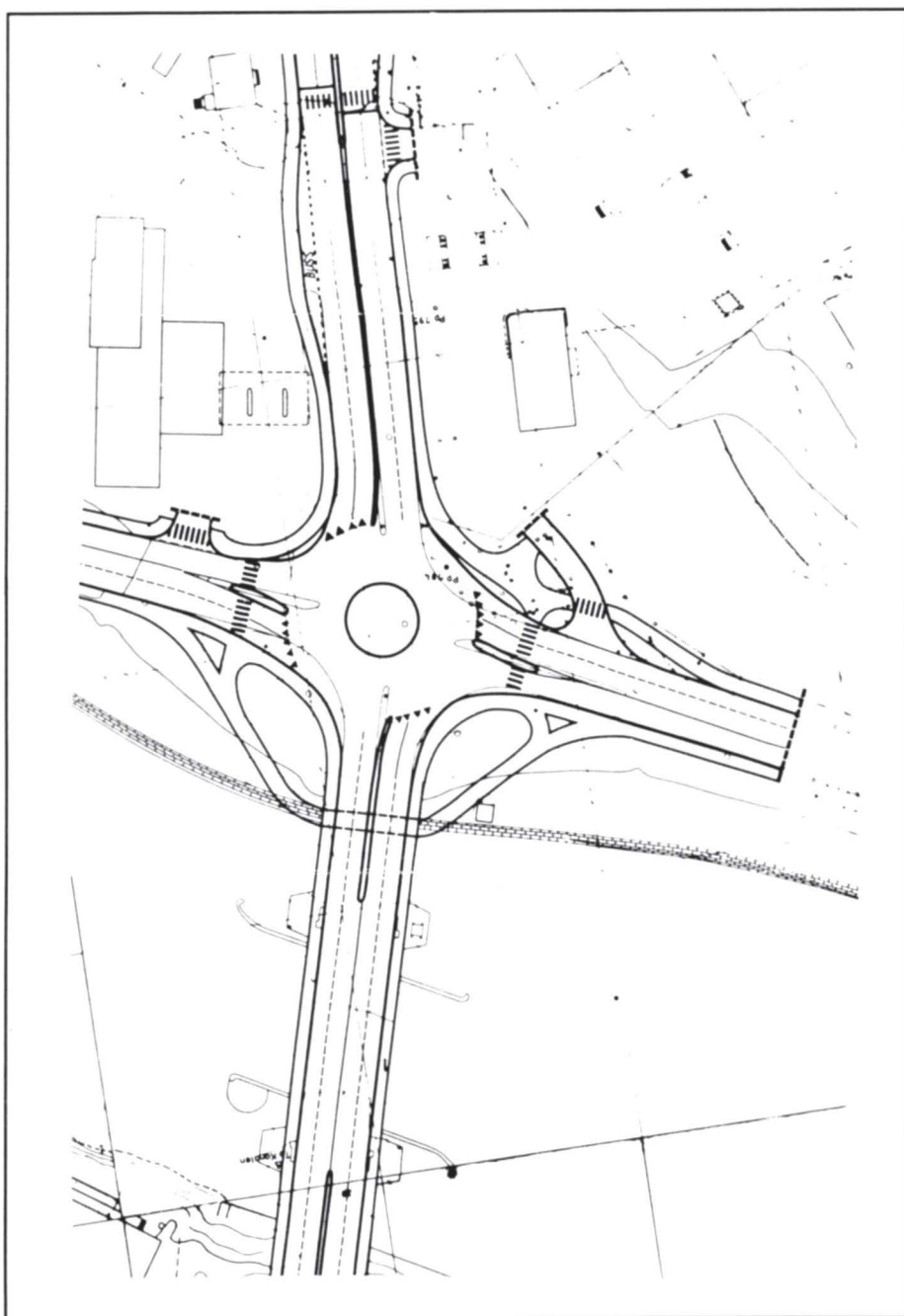
Sett fra vegvesenets side er vel den siste av disse oppgavene den mest overkommelige.

KANALKRYSSET BLIR RUNDKJØRING

Så snart bevilgnings situasjonen tillater det vil Kanalkrysset bli omlagt til rundkjøring. Dette kan sje uten inngrep på Kanalbrua og vil fjerne problemet med de vanskelige venstresvingene. Noen synes kanskje det er vanskelig å kjøre i rundkjøringer også, men statistisk er dette en mye sikrere måte å ordne trafikken på.

Gangfeltene over Kanalvegen og Rambergvegen skal trekkes en billengde lenger tilbake, og det vurderes i tillegg å sette opp fysiske hinder for å styre gang- og sykkeltrafikken til gangfeltene.

Under Kanalbrua vil det bli anlagt en fotgjengerkryssing for trafikk mellom Kanalvegen og Rambergvegen. Det eksisterende fotgjengerfeltet over Nøtterøyvegen vil dessuten bli flyttet ca. 80 meter sydover mot Teie og vil bli lysregulert. På begge sider av gangfeltet vil det bli busslommer.



Gule biler også til Biltilsynet?

Biltilsynsutvalget går inn for at Biltilsynet i framtida skal bruke uniformerte biler på utekontroller og i annen lignende virksomhet. Bilene skal ha samme gulfarge som dem vegvesenet ellers bruker, men i tillegg skal de ha en blå stripe langs siden og på den påskriften «Biltilsyn» i hvite bokstaver. Over den skal «kråka» stå. På taket skal Biltilsynets biler ha et tverrstillt skilt med samme påskrift og gule roterende varsellys på begge sider.

Bakgrunnen for forslaget om uniformerte biler er et ønske om å synliggjøre Biltilsynet mer ute på vegene. Dette ansees som nødvendig fordi en stadig større del av etatens virksomhet vil foregå der. En antar også at en slik synliggjøring vil ha en trafiksikkerhetseffekt. Om fargevalget sier Biltilsynsutvalget at det er «hensiktsmessig» å velge samme grunnfarge på alle vegvesenets kjøretøyer, uten at dette utdypes noe nærmere. I forhold til trafiksikkerhetsspektet er man imidlertid i tvil om det er gunstig eller ugunstig at det for trafikantene kan bli vanskelig å skille Biltilsynets kjøretøyer fra etatens øvrige. Vil alle gule biler bli oppfattet som en kontrollrisiko eller vil Biltilsynets biler bli oppfattet som like «ufarlige» som vegvesenets øvrige kjøretøyer?

Kanalkrysset blir omlagt til rundkjøring.

Fremtidige lokaler for vegkontoret

Av Andreas O. Setsaa

Fra anleggsdriften vet vi at riktig utformet rigg har stor betydning for produksjonen. Et stort kontor som produserer tjenester først og fremst, behøver også en fornuftig utforming dersom resultatet skal bli godt.

Siden 1971 har vegkontoret i Vestfold holdt til på samme sted, UNI-gården som den nå kalles, i Tønsberg. I denne perioden er det kommet til flere medarbeidere, og plassproblemene er hittil delvis løst ved at tilleggsarealer har vært tilgjengelig i gården. Et vesentlig trekk i bildet er at arbeidsoppgaver og ikke minst arbeidsform har forandret seg mye i disse snart tyve år.

Videre så har utforming av kontorarbeidsplassene gjennomgått en vesentlig forandring de siste år, det er her nok å nevne innføring av EDB og det utstyr som følger med.

Vi må også nevne at byen og trafikken ikke lenger er hva den var. De som er avhengig av privatbil til arbeidsreiser, men kanskje særlig tjenestereiser, har fått føle på kroppen at mye tid (og ergrelse) går med til å søke parkeringsplass.

I vinter med allerede følbare trangboddhet, fikk vi et tilbud om tilleggslokaler i rimelig nærhet (Fayesgate 5), og under drøftelsene om hvem som kunne være aktuelle å flytte ut, slo anleggsavdelingen til med sedvanlig entreprenørinstinkt og etablerte nytt kvarter.

Dette har gitt oss et lite pusterom, men har også understreket betydningen av å finne en samlet løsning snarest mulig.

Vår leiekontrakt med gårdeieren løper ut i september 1991, så tidspunktet er hensiktsmessig å vurdere spørsmålet på.



Vegkontorets framtidige plassering er under vurdering. Flytting fra Uni-gården kan bli aktuelt.

En arbeidsgruppe er derfor i gang med se på fremtidige løsninger. Viktige forhold å ta hensyn til er beliggenhet, arealer, parkeringsmuligheter og atkomst.

Første fase har vært å prøve markedet. Dette ga god respons: Vegkontoret er en ønsket leieboer! Dette gjelder både i og utenfor Tønsberg. I det videre arbeidet tas det utgangspunkt i å finne en løsning i eller rimelig nær Tønsberg bykjerne. Dette er mål de fleste ansatte har innstilt sine arbeidsreiser på.

Vi trenger større arealer enn vi disponerer i dag. Vi bør snarest samles til ett rike igjen (anleggsavdelingen som en del av et felles kontormiljø), vi må ha plass til EDB-utstyr, og vi må i de nærmeste årene ha kontorplass for en rekke engasjementstillinger i forbindelse med store prosjekter som skal løses.

Vi må også gå gjennom dagens organisasjon, se fremover og finne en fysisk plassering av de enkeltes avdelinger/seksjoner som gjør arbeidsdagen effektiv. Videre må vi se på utformingen av enkeltarbeidsplasser og øvrige lokaliteter slik at disse er mest mulig tilpasset dagens arbeidsform (store og små møtearbeidsplasser).

Som et offentlig kontor er det ønskelig med god tilgjengelighet. Det bør være greit å finne frem til vegkontoret og det bør være bekvemt å komme inn. Vi har også erfart at behovet har meldt seg for å kunne ha kontroll med atkomsten til våre lokaler. Dette er en viktig betingelse.

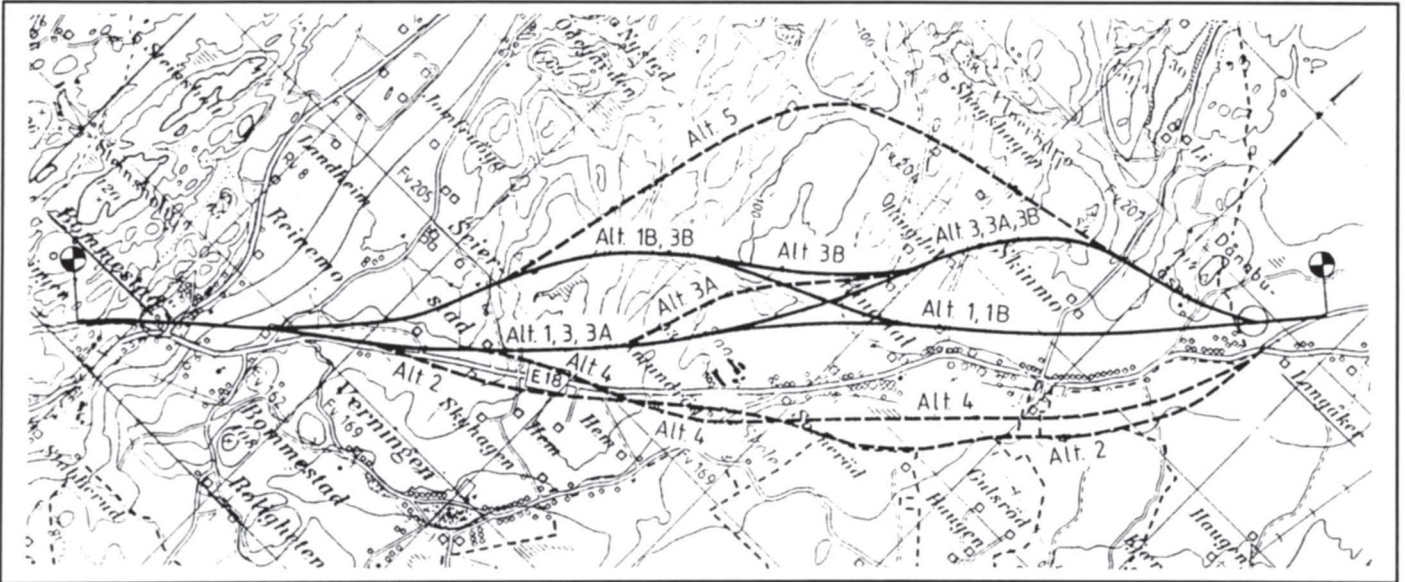
Parkeringsplasser for alle våre ansatte som har et behov, er ønskelig, men neppe realistisk. Derimot vil vår effektivitet påvirkes av å kunne disponere flere parkeringsplasser enn vi har i dag. Her tenker vi først og fremst på de som er avhengig av bil til tjenestekjøring i løpet av arbeidsdagen. Det kan også være både høflig og effektivt å kunne tilby parkeringsplasser til gjester eller samarbeidspartnere vi har invitert til vegkontoret. I dag opplever vi ofte møteutsettelse mens tilkalte deltakere kjører byen rundt for å søke parkering.

Status i arbeidet så langt er at arbeidgruppen har hatt nærmere kontakt med 7–8 interessenter (inklusive nåværende utleier UNI-forsikring) og fått forelagt planer på forskjellig prosjekteringsnivå. I løpet av høsten vil vi avklare nærmere hvilke som er de beste og mest realistiske. Dersom vi fortsatt skal være i UNI-gården har det vært drøftet å gjøre en del bygningsmessige tilpasninger slik at de krav som er skissert

Vegsjefen anbefaler:

«Rett» linje Langåker – Bommestad

Av Erik Thomassen



Vegsjefen anbefaler alternativ 1 mellom Langåker og Bommestad. Vegen kan neppe være ferdig før år 2000.

Den rette linje er som kjent den korteste vegen mellom to punkter. Dette er en av grunnene til at vegsjefen anbefaler alternativ 1 når hovedplanen for E 18-parsellen Langåker – Bommestad nå legges ut til offentlig ettersyn.

Alternativene som er utredet ligger alle på vestsiden av nåværende E 18. Det anbefalte alternativet tar av fra motorvegparcellen Klinestad – Langåker noen hundre meter før Langåkerkrysset i Sandefjord. Den passerer over dyrket mark øst for Skinmo og Ringdal fram til området nordvest for Hellenæs sag. Her skjærer linjen gjennom et fjellparti og går videre ned mot Bommestad gård. Lågen krysses ca. 120 meter nord for nåværende

foran i rimelig grad kan bli innfridd.

Når vi har våre ønsker mer konkretisert kommer tiden for å ta kontakt med Vegdirektoratet for å drøfte nærmere gjennomføringen av de løsninger vi måtte anbefale.

Bommestad bru.

Det anbefalte forslaget ansees å være det gunstigste når det gjelder trafiksikkerhet. Det er også det som betraktes som det gunstigste ut fra hensynet til friluftsliv og støybelastningen for nabolaget. I tillegg er det det alternativet som vil medføre minst inngrep i landskapet. Det viktigste argumentet for den anbefalte linjen er kanskje likevel at den er det klart rimeligste alternativet, anleggskostnadene er beregnet til 423 mill. kr. og også når det gjelder kostnader knyttet til vedlikehold, kjørtøy og kjøretid kommer den rette linjen best ut.

Det alternativet som anbefales vil legge beslag på 169 da. dyrket mark og på dette området er det det minst gunstige. Alternativene 3 og 3b vil skåne henholdsvis 55 og 70 av disse dekanene for en pris av 104 og 169 mill. kr. Dette gir en pris på mellom 1,9 og 2,4 mill. kr. pr. dekar. I tillegg gir disse linjene større samfunnsøkonomiske kostnader enn det foreslåtte alternativet.

Parsellen Langåker – Bommestad er ca. 7 km lang og forslås bygd som 4-felts motorveg. På strekningen er det kun planlagt to kryss: Ved Danebu (nær kommunegrensen Sandefjord/Larvik) og på vestsiden av Lågen ved Bommestad.

Ved utbygging til 4-felts motorveg vil kapasiteten på E 18 på denne strekningen øke betydelig. I forhold til dagens forhold vil dessuten vegen gi bedre trafiksikkerhet; en har beregnet en ulykkesreduksjon på ca. 4 personskadeulykker i året. Miljømessig vil utbyggingen medføre bedring for ca. 100 boliger langs nåværende E 18, og det vil også bli økt tilgjengelighet og bedre adkomstforhold til dette området.

Finansiering av E 18 og tempoet i utbyggingen vil ventelig bli drøftet i forbindelse med revisjon av Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) for perioden 1994–97 og 1998–2001. Ferdigstilling av parsellen kan neppe ventes før ca. 2000.

Prosjektet liv laga:

Tunnel til Moss i 1999?

Av Erik Thomassen

*Om ti-elleve år kan de siste bile-
ne rulle i land fra Bastø-fergene.
I en rapport fra en prosjektgrup-
pe som Øystein Ludvigsen har
vært leder for, slås det fast at en
fjelltunnel under Oslofjorden
både er teknisk og økonomisk
mulig å realisere. Selv om geolo-
gien i området er vanskelig og
fjellet ligger minst 200 meter un-
der vannoverflaten mange steder
i den aktuelle delen av fjorden, er
prosjektet fullt ut teknisk gjen-
nomførbart med den teknologien
vi har til rådighet i dag.*

Prosjektgruppa slår fast at tunnelinnslaget må ligge i området mellom Horten og Slagentangen på vår side av fjorden. På Østfold-siden vil tunnelen måtte komme opp i dagen i området mellom Moss og Larkollen (i Rygge kommune). Den korteste avstanden er mellom Slagentangen og Larkollen. Her vil en tunnel bli ca. 11 km lang. Trafikkgrunnlaget vil imidlertid være større lenger nord ved byene Horten og Moss. En tunnel over fjorden vil her måtte bli ca. 14 km. lang og tilsvarende mer kostbar. Av sikkerhetsmessige grunner bør forbindelsen ha to tunnellop med to kjørebane i hvert.

Oslofjordtunnelen vil – dersom den blir bygd – bli et av Norges største og dyreste veganlegg gjennom tidene. 1.000 til 1.400 millioner kroner er prislappen prosjektgruppa har kommet fram til, men for denne prisen får man en førsteklasses vegforbindelse med fire kjørebane i to separate tunnellop mellom to av landets tettest befolkede områder og tilknytning til de to hovedtrafikkårene E 6 og E 18. For oss på vestsiden av Oslofjorden vil tun-



Kan skiltet med henvisning til Bastø-ferja tas helt ned før tusenårsskiftet?

nelforbindelsen også gi nær og enkel tilknytning til et eventuelt «super-motorveg»-system («Scandinavian Link») mellom Norden og Kontinentet.

Den drøye milliarder Oslofjordtunnelen vil komme til å koste må høyst sannsynlig betales av trafikantene selv i form av bompenger. Statlige midler til vegformål er det som kjent allerede nå alt for lite av, og Oslofjordtunnelen kunne det nok neppe blitt plass til på vegplanene før langt ut i neste århundre. Det helt avgjørende spørsmålet i prosjektgruppas uttrendning har derfor vært om det vil bli stor nok trafikk i et slikt samband til at renter og avdrag på anlegget kunne dekkes uten at bompenggeavgiften på hver bil ble så høy at folk vegrer seg for å bruke tunnelen.

Trafikkgrunnlaget for en tunnel under Oslofjorden anslås til å være 4.500 kjøretøyer pr. døgn i åpningsåret (som man har satt til

1999). Dette mener man er et nøkternt overslag, trafikken kan meget vel bli betydelig større. Bastøfergene fraktet i 1987 i gjennomsnitt 2.052 kjøretøyer pr. døgn og trafikken med fergene har vist betydelig vekst de siste årene, ja veksten har blitt så stor at kapasitetsproblemene har meldt seg også utenfor de tradisjonelle topperiodene. Køene i Horten og Moss har nok ført til at endel trafikanter har blitt hjemme eller har valgt andre ruter mellom Østfold og Vestfold. Prognosen på 4.500 kjøretøyer bygger på dagens fergetrafikktall og forventet vekst fram til åpningsåret, trafikk som overføres fra andre forbindelser (Storsand – Drøbak, Sandefjord – Strømstad og ruten om Oslo), forventet nyskapt trafikk ved at fergene avløses av tunnel og den langtidseffekt en vegforbindelse mellom to regioner medfører i form av økt handel, pendling osv.

Med anleggskostnader på 1–

1,4 milliarder kroner og en døgntrafikk på 4.500 kjøretøyer må bompengene ligge på 70–100 kroner for personbiler og det dobbelte for lastebiler og busser. Dette virker ikke avskrekkende i forhold til fergetakstene. I dag koster det 52 kroner for bil og sjåfør med Bastøfergene; billettprisen for personer er 16 kroner for voksne og 8 for barn. Dette vil si at det for personbiler med passasjerer i dag i gjennomsnitt betales kr. 68–76 for fjordkryssingen. Dersom fergene fortsetter vil dette være en utgift de reisende vil ha «til evig tid», tunnelanlegget forutsettes imidlertid nedbetalt på 15–20 år.



Om ti-elleve år kan de siste bilene rulle iland fra Bastø-ferja. Oslofjord-tunnelen er både teknisk og økonomisk gjennomførbar.

Tunneler er dyre å drive og vedlikeholde. Vestfolds eneste større tunnel, Holmestrandstunnelen (1,8 km lang), har årlige vedlikeholdskostnader på nesten 1,2 millioner kroner. For Oslo-

fjordtunnelens del regner man med drifts- og vedlikeholdsutgifter i størrelsesorden 10–15 millioner kroner pr. år. Disse må enten ekstrabevilges på riksvegbudsjettet eller dekkes av bompengene. Dersom Statens vegvesen Vestfold skulle vedlikeholde tunnelen på sine ordinære budsjetter ville dette kreve rundt 15% av riksvegvesenets vedlikeholdsbudsjett. Fra vegvesenets synsvinkel er det viktig at en ny tunnel ikke blir en gjøkunge i vedlikeholdsbudsjettet, slik enkelte andre fylker har opplevd når de har overtatt store privatfinansierte anlegg.

De fleste vil vel se på en tunnelforbindelse under Oslofjorden som en ubetinget fordel for folk både i Østfold og Vestfold. Vi skal imidlertid være klar over at dagens Bastø-ferger på ingen måte ligger samfunnet til byrde. Fergeselskapet Alpha A/S (eid av Kosmos) drives med betydelig overskudd og uten statlige subsidier. Både selskapet og de 130 ansatte bidrar til fellesskapet med store summer i skatter og avgifter. Noen vil vel også se på fjordturen mellom Horten og Moss som et hyggelig avbrekk i kjøringen og tenke med vemod tilbake på den når tunnelen en dag står ferdig. Dette må imidlertid vurderes opp mot de utvilsomme fordeler en kontinuerlig og rask forbindelse med stor kapasitet mellom de to fylkene vil gi de reisene og næringslivet.

Rapporten skal nå ut til lokalpolitisk behandling på begge sider av fjorden. Det vil så bli fattet en beslutning om man skal gå videre med planen omkring nyttårstider. Dersom politikerne gir grønt lys for dette vil man gå igang med en vegutredning som vil avklare ulike trasémuligheter og danne grunnlag for en beslutning om prosjektet skal realiseres eller ikke. Vegfolk på begge sider av fjorden går spennende tider i møte!

Men Z-755 var ikke glemt!

«Det sies så ofte at henvendelser til det offentlige er som å slå i en dyne», skriver Annie Andreassen fra Reve-tal i et brev til vegkontoret. Hun fortsetter: «Derfor er det spesielt hyggelig for meg å skrive dette brevet, for denne gangen har jeg blitt hørt, og jeg fryder meg når jeg hver morgen kjører til jobben (...) uten å måtte holde på hatt og løstener».

Annie Andreassen skrev første gang til vegkontoret i mai og klaget på de mistrøstige forholdene på vegstrekningen fra Haga (i Våle) til Skjeggestad (i Holmestrand) – «den glemte veg i Vestfold» kalte hun den. Vedlikeholdsavdelingen skjønte godt at det var grunn til å klage. Mykasfalten som ble lagt for noen år siden var gått fullstendig i oppløsning og vegstrekningen stilte sterkt i konkurransen om å være fylkets verste. Siste uka i juni var asfalteringsgjengen på plass. 1495 tonn fast dekke ble lagt, og dermed var 15–20% av område 01s vedlikeholdsbudsjett for fylkesvegene gått med. Ikke rart noen og enhver kan lure på om «deres» fylkesvegstubbe er glemt!

TAKK!

Hjertelig takk til S.V.V. ved vegsjef Lepperød og sjef for maskinsentralen Tore Kaurin, oppsynet og arbeidskamerater ved vedlikeholds-omr. 01 for gaver og oppmerksomhet ved min 60-års dag.

Wilmar Bjørnholt

Johan Arnt Lien 95 år

En av vegvesenets virkelige veteraner rundt 95 år i begynnelsen av august. Johan Arnt Lien var ansatt i etaten i 39 år fra 1920 til han gikk av med pensjon i 1959. Neste år kan han med andre ord feire 30-års jubileum som pensjonist og fortsatt er han sprek og rørig. Så seint som i vår deltok han på pensjonistforeningens tur til Sande og Holmsbu.

Johan Arnt Lien er født og oppvokst i Våle. 19 år gammel kjøpte han seg gård på Bø i Ramnes. 5 år seinere giftet han seg og flyttet til Grette i hjemkommunen der han drev gård og bodde fram til for ca. 20 år siden. Da flyttet han til Tønsberg og ble bymann.

I 1920 startet han sin karriere i vegvesenet. Den første arbeidsplassen var Fossanvegen over til Kjønnørød i Ramnes og videre ned til Høyjord. Senere (i 1922) kom han til Holmestrand – Nykirkevegen, og han var bl. a. også med på å bygge den første Vrengen-brua (1929–32) og legge den første asfalten i fylket (Kanalen – Borgheim). Lien var også ofte engasjert på «Sørlandske hovedveg» både i nord-



Johan Arnt Lien ønskes til lykke med 95-års dagen av tidligere vegsjef Leif Moy (t.v.) og vegsjef Johan Lepperød (t.h.).

fylket og lenger syd. Under krigen ble han vegvokter og fortsatte som det fram til han gikk av, selv om han også i denne perioden ble brukt på mange anlegg rundt om i fylket.

Johan Arnt Lien har vært aktiv i veiarbeiderforeningen, Arbeiderpartiet og Bonde- og småbruker-

laget. Han var en av de første formennene i bedriftsrådet i vegvesenet. Etter han kom til Tønsberg ble han formann i Tønsberg pensjonistforening.

Vestfolder'n stiller seg i gratulantenes rekke og ønsker den spreke og aktive vegveteranen mange gode år framover!

Takk til vegveteraner



Hans Olav Wierød, Kåre Krokeborg og Willy Bøhler takker av etter mange år i vegvesenets tjeneste. Her sammen med koner og driftssjef Andreas O. Setsaa (helt til venstre) og hovedtillitsmann Hans Th. Kittelsen.

66 år i vegvesenets tjeneste hadde de tre vegveteranene som ble hedret på Fossekroa på Bru-foss 1. juni bak seg da de gikk av med pensjon.

Willy Bøhler ble ansatt i Sta-tens vegvesen i april 1972. Han hadde da tidligere vært snekker hos private entreprenører, og som så mange andre eldre veg-arbeidere i Vestfold, hvalfanger. Hele 13 sesonger var Bøhler i Sydishavet, de fleste på kokeri, men han fikk også med seg en overvintring på hvalfangststasjo-nen på Syd-Georgia. Bøhler har vært ansatt på anlegget.

Hans Olav Wierød har også vært ansatt på anlegg. Han kom til Statens vegvesen i 1972 og startet da på Farriseidet. Han har blandet yrkeserfaring fra ti-den før dette.

Kåre Krokeborg er den av de nye pensjonistene som har lengst tid bak seg i etaten. Han var opprinnelig lasebileier, men begynte i Statens vegvesen 13.5.1954. Totalt har han altså bak seg 34 år i vegvesenets tje-neste.

Driftssjef Andreas Setsaa tak- ket de tre pensjonistene for inn- satsen, og konene for det arbei- det de hadde gjort på «hjemme- fronten» i den tiden da mennene hadde stilt sin arbeidskraft til vegvesenets disposisjon. Hoved- tillitsmann Hans Th. Kittelsen takket på vegne av Vegarbeider- foreningen og overrakte gaver og blomster. De tre pensjoniste- ne har vært organisert i Norsk Arbeidsmandsforbund fra sine første dager i vegetaten.

PERSONALNYTT

Tilsatt i 25 år:

Frank Rød, Biltilsynet Larvik, 1. oktober.
Bjørn Skøie, vegkontoret, 1. oktober.

FØDSELSDAGER

50 år:

Jorunn Solum, Solum vekstasjon, 4. oktober.
Thorleif Henninen, anlegg, 31. oktober.

60 år:

Roald Karlsen, maskinavd., 26. oktober.

65 år:

Olav Aas, Biltilsynet, Larvik, 3. september.
Kristian Gavelstad, Biltilsynet Tønsberg, 26. september.

70 år:

Trygve Myhre, 26. september.
Johan Peder Jørgensen, 17. oktober.

Nye pensjonister:

Leif Blomdal

Vi ønsker velkommen:

Tore Berntsen, mekaniker, maskinavd.
Gunnar Svendsen, spesialarbeider, vedlikehold.
Kristin Sande, oppsynsmann, anlegg.
Jan Morten Roberg, oppsynsmann, anlegg.
Jens Moen, oppsynsmann, anlegg.
Solfrid Bergly, renholdsbetj., Ås.
Elisabeth Lie, praktikant, plan.
Svein Rune Myhre, praktikant, anlegg.
Hans Petter Sundby, avd. ing. plan.,
Gudrun Mysen, avd. ing., grunnseksj.

Endring i arbeidsområde:

Arnfinn Bentzen — EDB konsulent.

Nytt fra personalseksjonen

Vi har fått endel endringer når det gjelder reglene for permisjon, pensjonering og lån i Statens pensjonskasse.

Fødsels-, omsorgs- og velferdspermisjon

Svangerskap og fødsel gir arbeidstaker rett til tjenestefri med full lønn i 24 uker ved nedkomst etter 30. juni 1988 og 26 uker etter 31. desember 1988, dersom hun har minst 6 måneder sammenhengende forutgående tjeneste. De samme regler gjelder ved adopsjon av barn under 15 år.

Pensjonsalder

Arbeidstakere i Staten har rett til å fratruke ved fylte 66 år fra 1. januar 1989 og ved fylte 65 år fra 1. januar 1990. De kreves imidlertid minst 10 års medlemskap i pensjonskassen etter fylte 50 år. Vegtjenestemenn i utedriften kan som før fratruke ved fylte 62 år dersom alder og tjenestetid tilsammen utgjør 85 år.

Boliglån

De nye regler gjelder for statsansatte som bygger eller kjøper hus eller leilighet etter 1. mai 1988.

*Det gis for tiden to typer boliglån. **Det er bare adgang til å ha ett lån i Pensjonskassen.***

I. Lånebeløp inntil kr. 125.000 til egen bolig, innskudd i boligbyggelag o.l. Lånet tilbakebetales med halvårlige avdrag. Avdragstiden er 30 år, hvorav de første 8 år kan være avdragsfrie. Renten er for tiden 13% p.a. og betales etterskuddsvis sammen med avdraget. Det er ingen gebyrer.

Lån til selveierbolig gis med pant i boligen innenfor 80% av godkjent takst. Lån til innskuddsbolig gis som gjeldsbrevlån mot sikkerhet i adkomstokumentene. Lånet begrenses til 80% av pristakst eller kjøpekontrakt.

II. Lånebeløp inntil kr. 22.000 kan gis til samme formål som lån I (ikke i tillegg til I) og dessuten til ombygging som medfører en utvidelse av boligflaten på min. 6 kvm. Det kan også gis lån til førstegangsinstallasjon av bad og wc, samt utskifting av gamle vinduer og etterisoleringsring.

*Det gis **ikke** lån til vanlig veldikehold, modernisering, bygging av garasje eller til konvertering av allerede ordnede lån.*

Dette lånet er et gjeldsbrevlån som tilbakebetales ved halvårlige avdrag. Renten er for tiden 13% p.a. Avdragstiden er 15 år.

Ved skifte av bolig får lånetakeren beholde sitt restlån mot vanlig sikkerhet. Lånet kan forhøyes inntil maksimum lånegrense. Gammelt lån innfris.

Mer utførlige opplysninger i forbindelse med ovenstående kan fås ved henvendelse til personalseksjonen.