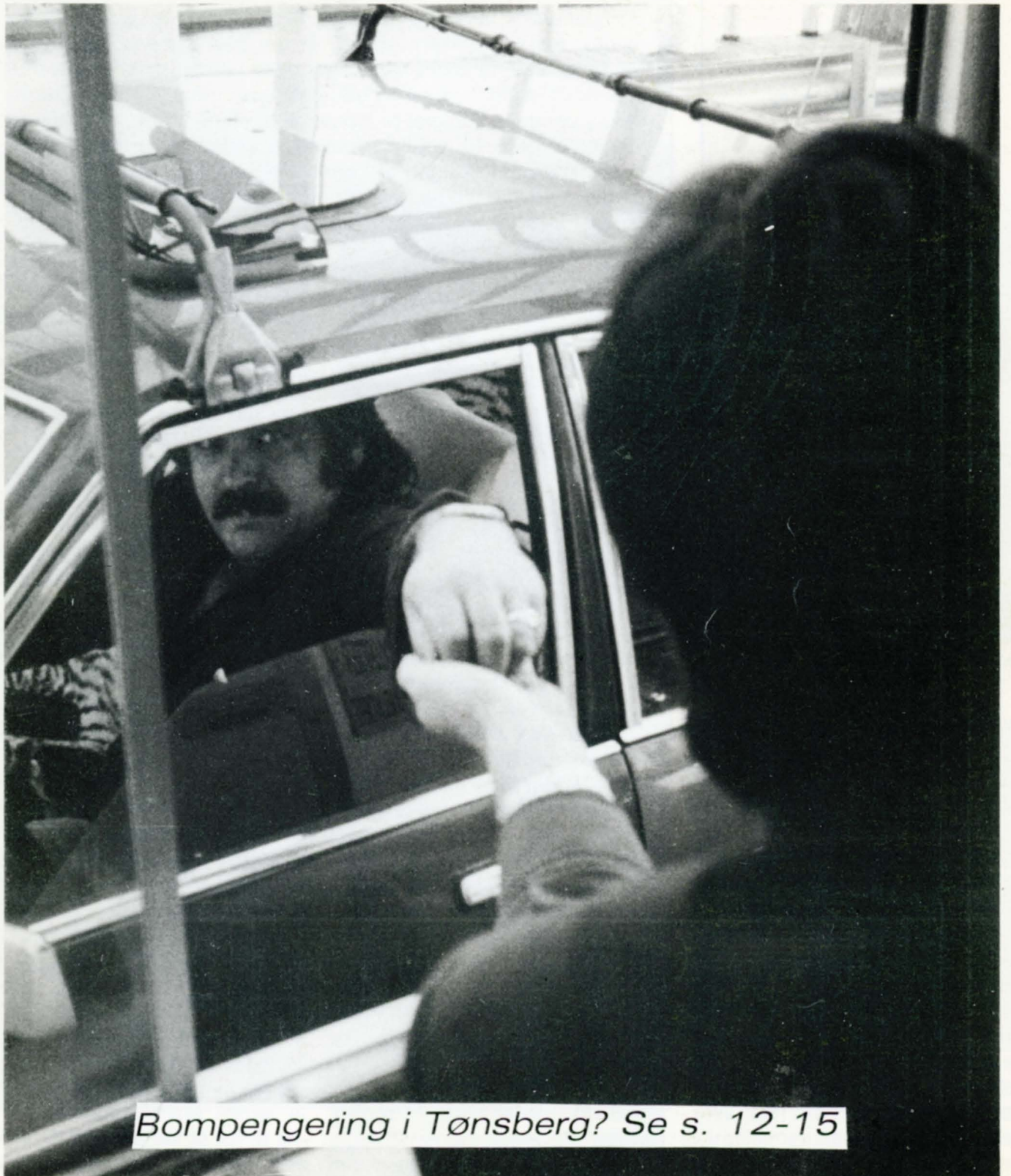




Vestfolder'n

Nr. 4 - november 1988



Bompengering i Tønsberg? Se s. 12-15



Vestfolder'n

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Vestfold

NR. 4 – NOVEMBER 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!

Bompenger er ikke noe populært tiltak. Det er lett å finne argumenter mot innføringen av det. Er det ikke Statens oppgave å sørge for at vi får skikkelige veger også i vårt distrikt? Betaler vi ikke nok i avgifter på bil og bilkjøring som det er? Bare en brøkdel av pengene kommer jo tilbake til bilistene i form av veger og vegvedlikehold. Er det ikke fomlete å skulle grave fram penger hver gang man skal inn til Tønsberg? Hvem kommer itl å reise dit når man like gjerne kan dra andre steder hvor man slipper å betale? Og er ikke tiden snart inne for å satse på kollektivtrafikken?

Til dette er det bare en ting å si. Tønsberg har betydelige trafikkproblemer. Bygatene lider av alt for mye gjennomgangstrafikk. Kanalbrua er sprengt. Trafikken forurensrer aldri mer en når den står stille, slik den gjør i Nedre Langgate hver eneste dag. Trafikkulykkene er mange fordi biler og fotgjengere ferdes tett i tett og på kryss og tvers.

Kollektivtrafikk er bra. Ingen er uenig i det. Selv tar jeg vanligvis bussen til jobben. Vi må bare ikke tro at kollektivtrafikk kan løse alle problemer. 30.000 kjøretøyer med kanskje 60.000 mennesker passerer Kanalen hver eneste dag. Trafikken øker med to – tre prosent pr. år. Bare trafikkøkningen fra året før utgjør altså 1.200 – 1.800 mennesker pr. dag. Dersom vi tenker oss at vi forsøker å fryse biltrafikken på dagens nivå, vil vi trenge ca. 50 ekstra bussavganger bare mellom Tønsberg og Nøtterøy pr. dag pr. år for å ta unna trafikkveksten. Og det løser jo slett ikke noe problem.

Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme får valget: Veg **og** bompenger, eller ikke veg og ikke bompenger. Alle riksvegbevilgninger til Vestfold vil i årene som kommer måtte gå til E 18. Vil man ha veg før om 20 – 25 år må man regne med å betale selv. Man kan like det eller mislike det; så enkelt er det.

Bergen er til nå den eneste byen i Norge med bompenger. I denne utgaven av «Vestfolder'n» kan du lese om bergenserne erfaringer. På to – tre år er kompakt bompenger-motstand forvandlet til et flertall blant folk for ordningen. Ikke fordi folk liker å la seg loppe, men fordi de ser at medisinen faktisk virker. Dette er lærdom vi bør kunne dra nytte av her i Vestfold også.

Erik

Mye lettere å få avkjørselstillatelse:

En fare for trafikksikkerheten?

Av Erik Thomassen

Det har skapt bekymring på vegkontoret at administrasjonen nå ikke lenger er på bølglengde med fylkets samferdselsstyre i avkjørselssaker. Det legges nå opp til en betydelig mer liberal linje i klagesakene. Dette til tross for at det ikke hersker noen som helst tvil om at antallet avkjørsler til en veg har helt avgjørende betydning for antallet trafikkulykker.

Minst 2/3 av alle avkjørsels-søknader blir innvilget av vegvesenet direkte. Det er altså ikke slik at etaten generelt er negativ til alle sakene som kommer opp. Samferdselsstyret er klageinstans for avkjørselssaker samtidig som det er den politiske instansen som er ansvarlig for trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.

Man setter nå spørsmålsteget om styret tar ansvaret for trafikksikkerheten alvorlig eller om det er helt andre hensyn som veier tyngst. Både Johan Eik (KrF) og Bent Moldvær (Frp) gav i samferdselsstyrets møte 21. september klart uttrykk for at det var enkeltmenneskenes situasjon de var opptatt av. Moldvær sa det slik: «Det er enkeltmennesker vi behandler. Forståelsen deres til reguleringsplaner er ikke så lett». Kritikerne hevder at flertallet i samferdselsstyret mener at det er viktigere å sørge for at enkeltmennesker får sette opp sine hus der de vil, enn å hindre at de samme eller andre enkeltmen-



Avkjørsler er et trafikksikkerhetsproblem. Er politikerne mer opptatt av å ta hensyn til folks ønsker om å få bygge der de vil?

nesker blir drept eller skadd i trafikken. Mange ser på dette som hårreisende når en tar i betraktning at det er trafikksikkerheten styret i første rekke skal ivareta.

I høst døde ei 8 år gammel jente etter skadene hun pådro seg da hun kolliderte med en bil idet hun var i ferd med å krysse en riksveg i Vestfold på sykkel. Jenta måtte krysse vegen for å komme seg hjem. For 15 år siden ble huset hun bodde i oppført på motsatt side av den øvrige bebyggelsen langs vegstrekningen. Vegvesenet advarte sterkt mot at huset ble oppført på denne tomta bl. a. fordi det ville føre til gang- og sykkeltrafikk på tvers av riksvegen. Av-

kjørselstillatelse ble ikke gitt, men kommunen gav byggetillatelse med avkjørsel til en ubrukt bygdeveg på baksiden av huset. Kommunen tok altså mer hensyn til «enkeltmennesket» enn til vegvesenets faglige råd. Blant saksbehandlere på vegkontoret påpekes det at denne saken viser tre viktige sider ved avkjørselssaker: For det første at det er menneskeliv det dreier seg om i slike saker, og det må en aldri glemme. For det andre at det ikke bare er selve avkjørselen som er problemet, men like mye den endringen i trafikk mønsteret ny bebyggelse avstedkommer. For det tredje viser saken at tidsperspektivet er



Veginvesteringene i statsbudsjettet: INGEN REDUKSJON I VESTFOLD

I budsjettforslaget fra Samferdselsdepartementet er midlene til veginvesteringer redusert med 7,7% fra 1988 til 1989. For Vestfolds del er imidlertid reduksjonen beskjeden. Bevilgningen for inneværende år er på 86,8 mill. kr. For neste år er det foreslått 86,6 mill. kr.

For at det skal være mulig å starte opp byggingen av ny E 18 i nordfylket i vegplanperioden 1990—93 er Statens vegvesen Vestfold tildelt 10 mill. kr ekstra i 1989.

Det viktigste anlegget vil også neste år være ny E 18 utenom Semsbyen. Her vil det neste år bli brukt 56 mill. kr. Vegen skal stå ferdig i oktober 1990 og vil bli bygd som to-felts motorveg med totalbredde 13 meter.



Arbeidet på E 18 anlegget i Sem kan fortsette med sikte på åpning av vegen høsten 1990.

5,8 mill. kr vil bli brukt til bygging av gang- og sykkelveger. Et nytt gang- og sykkelveganlegg vil bli satt i gang på strekningen Stangeby — Engås på riksveg 308 på Nøtterøy. Ellers vil midlene gå med til restfinansiering av anleggene Melsomvik skole — Vear på riksveg 303 og Valleåsen — Revetal på riksveg 35.

Til spesielle trafikkikkerhetsiltak vil det neste år bli brukt 3,3 mill. kr. Midlene vil i hovedsak gå til Nedre Langgate og krysset Jernbanegata/Halvdan Wilhelmssens Allé i Tønsberg.

For å fullfinansiere den nye biltilsynsstasjonen på Ås er det foreslått en bevilgning på 23,2 mill. kr, og bygget skal være klart til innflytting 1. juli 1989.

mye mer langsiktig enn det en kan fristes til å tro. Et vedtak endrer trafikkforholdene i all framtid. Ulykken som er nevnt over kunne kanskje ha skjedd 50—100 år etter vedtaket. Like fullt var det et menneskeliv som gikk tapt.

Vitenskapelige undersøkelser har vist at antall trafikkulykker øker med antall avkjørsler langs vegen. Selv om trafikken er den samme, skjer det mer enn dobbelt så mange ulykker på en veg med mer enn 30 avkjørsler pr. km enn på en veg med 10 avkjørsler pr. km. Hele 16% av alle politiregistrerte trafikkulykker her i landet skjer direkte i tilknytning til avkjørsler, og det er først og fremst de som bor langs vegen som rammes. F. eks. viste en undersøkelse at nesten en fjerdedel av intervjuede husstander langs E 18 gjennom Vestfold har blitt

utsatt for trafikkulykke i nærheten av boligen sin i løpet av en 20-årsperiode.

Hittil i år har samferdselsstyret behandlet 31 klagesaker. Over halvparten av klagerne har fått medhold. Det synes nå klart at det ansvarlige politiske organ har lagt seg på en linje som tilsier at klager i regelen skal imøtekommes dersom de ikke gjelder E 18 og riksvegene 8 og 35. I løpet av hele 1986 ble det bare behandlet 3 saker i samferdselsstyret. Nå må man etterhvert regne med at så godt som alle avslag vil bli påklaget. Også saker som ble avvist av det forrige samferdselsstyret blir nå fremmet på nytt.

Fylkestinget har tidligere vedtatt retningslinjer for hvordan avkjørselssaker skal behandles. Vegvesenet mener å følge disse så godt som råd er og mener at hver enkelt sak får en grundig og

solid behandling. Saksbehandlerne på vegkontoret synes at flertallet i samferdselsstyret har fjernet seg langt fra de retningslinjene som fylkestinget har trukket opp.

Enkelte på vegkontoret gir uttrykk for maktesløshet overfor den situasjon som har oppstått etter at det nye samferdselsstyret overtok i januar. Man hevder at samferdselsstyret ikke klarer å se sammenhengen fra sak til sak og at de ikke har forståelse for den viktige samfunnsmessige oppgaven de er satt til å forvalte. På planavdelingen vurderer man nå om det er riktig å endre linje slik at den blir overensstemmende med samferdselsstyrets nye liberale holdning, eller om man skal fortsette å behandle sakene ut fra en faglig vurdering og tidligere vedtatte retningslinjer.

Vegsjef Johan Lepperød: Positive signaler fra Storting og Regjering



Statsbudsjettet for neste år inneholder positive signaler for vegsektoren i Vestfold. Besøket vi i siste del av september hadde fra Stortingets samferdselskomité gav også signaler som gjør at vi som er ansvarlige for framkommelighet og sikkerhet på Vestfoldvegene bør se lysere på framtida.

Regjeringens forslag til statsbudsjett gir oss 86,6 mill. kr. å bygge veg for neste år. I en situasjon hvor vegbevilgningene reduseres ganske kraftig på landsbasis, opplever vi å få omtrent like store investeringsmidler som i foregående år. Dette betyr at arbeidet på E 18 utenom Semsbyen kan fortsette nesten etter planen, og vi kan se fram til å få satt trafikken på høsten 1990. Det er dessuten gledelig at vi for neste år kan disponere 10 millioner til grunnerverv og plan-

arbeid på den nye vegen gjennom nordre Vestfold. Det er nå liten tvil om at arbeidet på denne viktige pærellen kan komme igang vinteren 1990/91 som planlagt.

Stortingets samferdselskomité besøkte Vestfold 27. og 28. september. Fra vår side ble det lagt stor vekt på å få forklart samferdselskomitéen at den nye motorvegen i nordfylket vil koste en god del mer enn de planrammene vi hittil har kunnet gå ut i fra. Restbeløpet må skaffes til veie

Vegsjefen er godt fornøyd med signalene fra Stortingets samferdselskomité og ser også positive trekk i Regjeringens forslag til statsvegbudsjett.

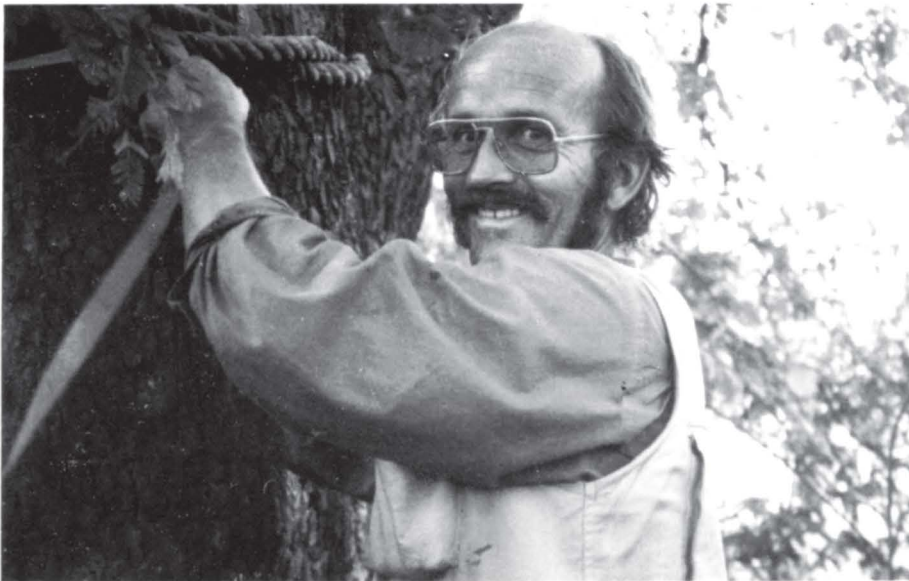
gjennom ekstraordinære bevilgninger eller bompenger dersom tidsplanen skal kunne holdes. Komitéens leder, Oddrun Pettersen, gjorde det klart at samferdselskomitéen sto fast på at den nye vegen måtte stå ferdig i 1995 som planlagt. Dette er god nok beskjed for oss. Hyggelig var det også at hun gav fylkesmyndighetene og Vegvesenet honnør for den måten denne uhyre viktige saken hadde blitt turnert på.

Statsbudsjettet innebærer også en positiv utvikling for vedlikeholdet. Her blir det en klar realvekst fra i fjor. Departementet forklarer økningen med den sterke veksten i trafikken de siste årene, og det ligger også et ønske bak om å styrke trafikksikkerheten. Dette er interessante signaler, men vi må ikke glemme at mange av de problemene vi står overfor her i Vestfold bare kan løses gjennom nye og mer tidsmessige veger. Vi ser fram til behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93 med spenning!

Ivar Wulff hjem etter tre år i Tanzania: — «Veger gir grunnlag for vekst»

Av Erik Thomassen

— Tanzania er et fantastisk land, sier Ivar Wulff som nå er tilbake som leder for anleggsavdelingen etter tre år som Regional Road Engineer (fylkesvegsjef) i Mbeya-regionen. Denne regionen, som ligger i den sørøstre delen av landet og grenser til Zambia, Malawi og Nyasasjøen, er kanskje den mest interessante og flotteste i hele landet. Den inneholder en utrolig variasjon i topografi, vegetasjon og klima.



Ivar Wulff er hjemme igjen etter tre års innsats for NORAD i Mbeya-provinsen i Tanzania.

— Vil du oppleve det Afrika mange drømmer om, er dette rette plassen, sier Wulff og forteller om reisen fra Dar-es-Salaam til Mbeya gjennom utrolig vakre landskaper og reservater hvor løver, elefanter, sjiraffer, sebraer, flodhester, antiloper og mange andre dyreslag levde tett inntil vegen. — Vi pleide å overnatte i en «lodge» i et reservat på vegen, sier Wulff, — og kunne høre dyrene passere tett inntil myggetingene i vinduene om natten.

Utenfor vinduet i Fayes gate 5 ligger en høstgrå by. I værmeldingen i morges meldte de fare for nattefrost. Trafikkstøyen fra lastebilene i Stoltenberggata er den eneste lyden som trenger inn til oss. Wulff kunne ha fortalt

i dagevis og Vestfolder'ns utsendte kunne ha lyttet minst like lenge. Drømmen om Afrika. Kontinentet som har alt det en nordmann kan savne av eksotiske opplevelser, varme og spenning. Men Afrika har også en annen side, en side preget av fattigdom, nød og problemer.

— Da vi kom til Mbeya i august 1985 var de økonomiske forholdene katastrofale, forteller Wulff. Butikkene var tomme og folk levde fra hånd til munn. Vi hadde med oss varer for to år, mulighetene for å få kjøpt noe i Mbeya by (150.000 innbyggere) var minimale.

— Dette stemmer dårlig med det du forteller om det frodige og varierte landskapet. Det måtte

da være stor jordbruksproduksjon i dette området?

— Årsaken lå i en fullstendig feilslått politikk fra de tanzanianske myndighetenes side. Etter frigjøringen på 60-tallet gikk man inn for å bygge opp en sosial mønsterstat etter mønster fra Skandinavia. Men nasjonen hadde ikke råd til de sosiale godene vi kunne unne oss. President Nyereres politikk var at folk skulle dra lasset sammen. Den spredt bosatte jordbruksbefolkningen ble tvangsflyttet til landsbyer, men landsbysystemet passet ikke kulturelt i dette samfunnet. Her var man vant til at hver mann skulle ha sin jordlapp og klare seg selv. Effekten var katastrofal. Arealet ble forbrukt. Skogen ble hogd ned for å brukes som ved.

— En slags økologisk krise altså?

— Ja, men ikke bare det. Meningen var at Staten skulle kjøpe opp produktene som landsbyene produserte, men dette fikk Staten aldri råd til. I stedet tok de varene fra bøndene som derfor mistet interessen for å produsere til andre enn seg selv og det svarte markedet. På denne måten falt bunnen ut av økonomien.

— President Nyerere har jo hatt en relativt høy sjerne her i Norden. Den er altså helt ufortjent?

— På det økonomiske området er det nok det, men han har

bygd opp et stabilt politisk system som kan gi Tanzania fordel i forhold til mange andre afrikanske land i framtiden. Velferdsstaten finnes dessuten fortsatt på papiret. Når økonomien en gang bedres, vil det derfor være grunnlag for en mer rimelig fordeling av samfunnsgodene enn det en finner i mange andre afrikanske land.

— Men er det noen mening i å gi u-hjelp til et land som har bragt seg selv inn i slike problemer som dette?

— For det første tror jeg at det på lang sikt har vært nyttig for Tanzania å gå gjennom denne prosessen. Nå ser de at det ikke finnes noen snarveg til velferden. Man må bygge samfunnet opp på grunnlag av de økonomiske og kulturelle forutsetninger som finnes. For det andre har det skjedd en sterk og gledelig utvikling i Tanzania siden 1985 da president Mwinyi overtok etter Nyerere. Økonomien legges om på samme måte som i Øst-Europa og i Kina med større frihet for den enkelte til å produsere og handle. Det hyggelige er at det går så mye fortere å få økonomien på fote igjen i et land med et forholdsvis enkelt produksjonssystem enn i sterkt industrialiserte land. På halvannet år er hyllene igjen fylt. Og nå går det fort framover.

— Når folk igjen fikk slippe til på egne jordlapper, er det helt utrolig hva de klarte å dyrke opp på kort tid bare ved hjelp av en hakke, sier Wulff. — Når vi kjørte langs åsryggene (det var der vegene vanligvis ble lagt), kunne vi se enorme ny-oppdyrkede områder.

— Hvilken rolle spilte arbeidet å vegsektoren i denne situasjonen?

— Effekten av arbeidet vårt var stor og lett synlig. Vi vet også fra vårt eget land at veginvesteringer gir betydelig positiv økono-



Vegvedlikehold er svært viktig også i Tanzania. Tidligere har man vært med opptatt av å bygge nye vegger enn å vedlikeholde gamle.



Vegbygging med enkle midler gir stor positiv effekt på utviklingen i et land som Tanzania.

misk effekt. I Tanzania blir denne effekten så mye mer synlig.

— Har du noen eksempler på dette?

— Ja, mange. I et fjellområde som lå ca. 3000 m.o.h. lå der en melkefarm med 3—4000 kyr. Den leverte hele sin produksjon til meieriet i Mbeya. De hadde en lastebil med fire-hjuls trekk. Denne brukte i regntida 15—17 timer på turen. Vi investerte noen hun-

dre tusen på å forsterke og utbedre denne vegen, og resultatet ble at lastebilen kunne gjennomføre turen på 1 1/2 time. Transportkapasiteten ble med andre ord ti-doblet. Tenk deg hvilke muligheter dette kunne gi for produksjonsvekst i dette området. Effekten kom også svært klart fram i et bomullsområde



Arbeidsmiljølovens § 51 – 10-timersregelen

IKKE OVERTID I HVILETIDEN

av Yngvar Pedersen

Arbeidsmiljølovens § 51 nr. 2 sier at arbeidstida må ordnes slik at arbeidstakerne får en arbeidsfri periode på minst 10 timer mellom to arbeidsperioder. Det har vært noe uklart om dette innbefatter også overtid i 10-timersperioden.

Da arbeidsmiljøloven ble vedtatt i 1977, var det ikke anledning til å inngå generelle avtaler om forkorting av den arbeidsfrie perioden, unntatt på søndager og da ned til 8 timer. Arbeidstilsynet kunne imidlertid dispensere også på ukedager. Det ble yt-

ret tvil om dispensasjonsmulighetene var fleksible nok, og ut fra dette hevdet Norske Arbeidsgiverforening at det ikke kunne være forbud mot å arbeide overtid i 10-timersperioden.

I 1980 ble arbeidsmiljøloven endret, og det kom inn en generell regel i § 51 nr. 2 om rett til å inngå avtaler med de tillitsvalgte om å korte ned den arbeidsfrie perioden til 8 timer. Videre kunne det inngås avtaler med de tillitsvalgte om overtid i 10-timersperioden når dette var nødvendig for å unngå alvorlige driftsstyrrelser. Friberg, som har skre-

vet kommentarutgaven, mener at 8-timersbegrensningen også gjelder her. Arbeidstilsynet skulle fortsatt ha adgang til å dispensere ut over dette. Norsk Arbeidsgiverforening oppga da sin tidligere tolking av loven.

Reglene idag er altså at dersom det skal arbeides slik at den arbeidsfrie perioden blir kortere enn 10 timer, så må det inngås avtale med de tillitsvalgte eller Arbeidstilsynet må dispensere.

Det er nå ikke tvil om tolkingen verken i Arbeidstilsynet, LO eller NAF.

som var uten veg i regntida. De produserte ca. 600 tonn bomull, men hadde store problemer med å få den fram til en tekstilfabrikk som var bygd i Mbeya til dette formålet. Vi satte i gang med utbedringer av vegen, og det første året fikk vi ut 300 tonn bomull. Resten råtnet. Dette var for lite til at man kunne sette i gang skikkelig drift på tekstilfabrikken. Sist sesong ble det produsert 3000 tonn bomull i dette området, og alt kom ut.

— Hvorfor produserte de så nye mer nå da?

— Folk produserer når de ser anledning til å få solgt varene, men nå må de ha muligheter til transport. Veggen gav altså grunnlag for økonomisk vekst både i dette området og i Mbeya der tekstilfabrikken nå var i ferd med å starte opp.

— Ved siden av satsing på utdanning og kompetanse-oppbygging, finnes det etter min mening

ikke bedre prosjekter å gå inn i u-land enn vegbygging og vegvedlikehold, sier Ivar Wulff, og legger til at det siste faktisk er enda viktigere enn det første. —

Når en veg først ligger der, tilpasser befolkningen seg økonomisk til denne. Blir den vekk på grunn av mangelfullt vedlikehold, blir det krise. Det er synd at ikke folk i Norge har større innsikt i hvor stor positiv effekt relativt enkle prosjekter i u-land kan ha.

— Men har det ikke tidligere vært en tendens til å satse på prosjekter som i for liten grad tar hensyn til de lokale kulturelle og økonomiske forholdene?

— Det har nok kanskje det. Etter min mening er det mest fornuftig å støtte opp om den lokale aktiviteten som allerede eksisterer. Og her blir infrastrukturtiltak som vegbygging og -vedlikehold spesielt viktig. Hvis folk får skikkelige muligheter for å nå markeder med produktene sine,

vil dette stimulere produksjonen. Tiltakslysten er det ingen mangel på.

— Hvordan ble dere mottatt av befolkningen på landsbygda?

— Folk er overlykkelige over det arbeidet vi gjør. En liten historie illustrerer kanskje dette best: Vi drev med en veghovel i et område i tørketida. Dette var noe vi helst ville unngå, for støvplagen var aldeles forferdelig. En dag vi var på veg opp til dette området på befaring, ble vi møtt av en flokk med eldre kvinner som viftet med hendene og virket svært opphisset. Nå har vi drevet det for langt, tenkte vi og kikket opp på støvskyen fra høvelen. Da vi stoppet bilen, hørte vi hva kvinnene sa: «Tusen tusen takk! Tusen tusen takk!» Slike opplevelser var det mange av.

Elvevegen-entreprisen sett fra grunnplanet

Av Kåre Holtung

Med bakgrunn i artikkelen i forrige nr. av «Vestfolder'n» om Elvevegen-entreprisens fortrefelighet, synes det å være et behov for å belyse også «grunnplanets» oppfatning av driftsformen. Under anleggets gang har det hevet seg adskillige kritiske røster fra fotfolket og sjåførene på anlegget.

«Vestfolder'n» tok en prat med noen av karene for å belyse noen av problemene.

Som kjent hadde underentreprenøren som sto for boring og sprenging store problemer med utstyret, og ble til slutt slått konkurs. Dette medførte store forsinkelser for framdriften. De fleste problemene karene peker på, er nok knyttet til denne forsinkelse og påfølgende tidsnød.

Johannes Aasrum er formann på anlegget, og han synes det har vært vanskelig å forholde seg til så mange underentreprenører på en og samme tid. Et firma sto for boring og skyting, et annet for opplasting og transport, et for rensk, et for bolting o.s.v. Alle skulle ha nødvendig tilrettelegging fra vår side, og ingen skulle forsinkes av den øvrige virksomhet. Formannen må springe fra det ene stedet til det andre og får ikke i tilstrekkelig grad fulgt opp bl.a. de maskinene han skal ha tilsyn med.

Dette bekrefter Oddmund Nilssen som er høvelfører på anlegget. Men også oppsynsmennene «springer», og han har opplevd lange venteider p.g.a. manglende stikking. Han peker også på feil stikking og planendringer underveis som et stort og kostnadskrevenende problem.



Skarp kritikk mot Elvevegenentreprisen fra Johannes Aasrum (t.v.), Finn Malmquist og Oddmund Nilsen.

Han stiller også et stort spørsmålstegn ved kvaliteten på det produkt underentreprenørene har overlevert. «Vi har måttet foreta tildels store korrigeringer av både høyde og bredde på vegkroppen. Kostnadene ved dette vil vi aldri få se svart på hvitt, og en kan spekulere på hvor mye av «millionbesparelsen» som har forsvunnet ut igjen her.»

Finn Malmquist er heller ikke nådig i sin kritikk av driftsformen. «Hastveksarbeid» synes å være en dekkende karakteristikk, og dette på tross av en totalt sett lang anleggsperiode. Fjellskjæringa midtvegs i anlegget mener han er direkte stygg, og tidsnød tillot ikke nødvendig rensk av fjellsida før grøftarbeidene under ble utført. I ettertid er det utført både rensk, bolting og spyling av fjellet.

«Med så stramme tidsrammer opplever vi også mannskapsmangel både på administrativt og utførende plan som et problem. På «grunnplanet» løses proble-

met med korttidsinntak. Karene rekker ikke mer enn så vidt å bli kjent med arbeidet før de forsvinner igjen. Typisk for situasjonen er at vi har et lite anlegg i distriktet som blir drevet i egen regi, men i perioder uten en eneste «gul mann» tilstede.»

Et spørsmål som en sitter igjen med etter denne praten, vil nok forbli ubesvart. «Hvor mye spar-te vi egentlig på denne entreprisen og driftsformen?»

Firmaet som utførte fjellboringen på den siste E 18-parsellen Klinestad – Tassebekk, gikk også konkurs og hadde behov for en stor grad av oppbacking fra vegvesenets side. Er vi tjent med å anta laveste anbud når firmaet ikke kommer «ned på beina»?

Det synes ihvertfall klart at skal vi nyttiggjøre oss dumping-markedet, så må vi legge mer ressurser i oppfølging og kontroll av det utførte arbeidet. Dette for å unngå dyre ekstraarbeider og utilfredsstillende arbeidsforhold for egne ansatte.

Topp-politikere på vegbefaring: Samferdselskomitéen i Vestfold

Av Erik Thomassen



Samferdselskomiteen uttrykte skepsis mot finansiering av Sydovervegen ved hjelp av bompenger på fergebilletten. Fra venstre Magnus Stangeland (Sp), Jostein Berntsen (A), Anders C. Sjaastad (H), Steinar Eriksen (H) og Oddrun Pettersen (A).

Tirsdag 27. og onsdag 28. september hadde Vestfold besøk av Oddrun Pettersen, Hanna Kvanmo, Anders C. Sjaastad og åtte andre mer eller mindre sentrale stortingsrepresentanter. Samferdselskomitéen skal besøke alle fylker før de går i gang med behandlingen av Norsk veg- og trafikkplan 1990–93. Planen skal opp i Stortinget til våren.

En solid delegasjon fra Vestfold med fylkesmannen, fylkesordføreren, fylkesrådmannen og vegsjefen i spissen møtte komitéen på fergekaia i Moss etter lunch den 27. september. På veg over til Horten orienterte adm. dir. Jan Walle i as Alpha om fergesambandet, mens plansjef Tore Foss tok seg av planene for en tunnelforbindelse under fjorden. Walle stilte seg i sitt innlegg sterkt kritisk til å legge bompenger på fergeforbindelse for på den måten å finansiere «Sydovervegen» i Horten (riksveg 310 Horten – Kirkebakken) og fikk

vel en viss forståelse for dette blant stortingsrepresentantene. Han ba også om at fergeselskapet måtte få klare meldinger om hvilke tanker man gjorde seg med hensyn til tunnelforbindelsen, da dette ville ha stor betydning for investeringsprogrammet til as Alpha. Foss ga en nøktern presentasjon av tunnelprosjektet og de teknisk/økonomiske forundersøkelsene som nå foreligger.

I Horten fortsatte møtet på Hotel Ocean. Her fikk representanter for andre samferdselssektorer slippe til før man tok fatt på problematikken omkring ny riks-

veg 310 og 306 Horten – E 18. Komitéen fikk anledning til å se nærmere på området hvor den nye «Sydovervegen» er planlagt når befaringen for alvor startet. Det kom igjen fram en del skap-sis mot den finansieringsformen man vil legge opp til for dette prosjektet.

Bussturen gikk fra Horten til Kirkebakken på riksveg 310, og deretter på riksveg 306 til Revetal. På vegen fikk komitéen orienteringer fra ordførerne i Borre og Våle. På Revetal overtok ordføreren i Ramnes og hun fulgte bussen til bygrensen hvor Tønsbergs ordfører steg ombord i bussen.

Komitéen var innlosjert på Hotel Klubben i Tønsberg. Om kvelden ga fylkeskommunen en middag for stortingsrepresentantene og en del andre inviterte gjester.

Onsdag formiddag var det prosjektene som er nevnt i NVVP 1990–93 som sto i sentrum. Spesielt viktig var selvfølgelig vegsjefens orientering om trafikkutviklingen og plansituasjo-

nen på E 18 i nordfylket. Komiteens leder, Oddrun Pettersen, ga uttrykk for stor tilfredshet med fylkets og vegvesenets innsats for å få fortgang i denne saken, og mente at det var spesielt gunstig at fylket nå sto samlet om kombinasjonslinjen og at all strid på dette punktet nå var lagt vekk. Det ble også klart at komiteen ville satse sterkt på at vegprosjektet i nordfylket skulle stå klart som planlagt i 1995.

Etter orienteringene på Hotel Klubben gikk turen med buss langs E 18 til Holmestrand. Derfra tok man vegen over Eplerød og Hanekleiva for å få inntrykk av terrenget den nye vegen kom til å gå igjennom. På vegen hadde man også denne dagen følge av ordførerne i de kommunene man kjørte igjennom. Befaringen ble avsluttet med lunch på gamle Sande prestegård.

Oddrun Pettersen, komiteens leder, gav uttrykk for tilfredshet med måten E 18-prosjektet i nordre Vestfold har blitt behandlet på av fylket og vegvesenet.



Damelag i håndball

Vega har planer om å starte damelag i håndball. Håper at vi får nok spillere slik at vi kan melde oss på i serien.

Er det noen som er interessert?

Ring vegkontoret:
(033) 13 210 og spør etter Jorun Sætre Bringaker.

HOLD AV KVELDEN!

Lørdag 3. desember, julebord på Frimurerlosjen i Tønsberg.

VEGA

TIL ALLE VEGA'S MEDLEMMER INNKALLING TIL ÅRSMØTE

**ÅRSMØTET BLIR AVHOLDT
I KANTINEN PÅ ÅS VEGSTASJON
FREDAG 18. NOVEMBER 1988
KL. 18.30**

Dagsorden:

1. Årsberetning med oppmannsrapporter.
2. Regnskap.
3. Budsjettforslag for 1989 med fastsettelse av kontingent.
4. Innkomne forslag.
5. Valg.

Forslag må være styret i hende innen torsdag 10. november.

Årsberetning med oppmannsrapporter, regnskap og budsjettforslag blir lagt ut på vegkontoret, vegstasjonene, biltilsynsstasjonene og på de ulike anlegg i fylket.

ETTER ÅRSMØTET BLIR DET FEST!!

Vi må ha din påmelding til årsmøtet/festen innen onsdag 16. november til sentralbordet vegkontoret

Tønsberg 7. oktober 1988.
Styret.

Bompengering rundt Tønsberg:

Fem kroner å betale fra 1991?

Av Erik Thomassen



Skal Tønsbergs trafikkproblemer løses må bilistene belage seg på å betale bompenger fra sju til fjorten år fra 1991.

Hovedplanen for den nye ringvegen i Tønsberg og ny Nøtterøy-forbindelse er nå under vegg. Planene for en eventuell bompengerekkering er allerede lagt fram. Statens vegvesen Vestfold foreslår at man skal begynne med bompenger i Tønsberg fra 1.1. 1991. Det vil da være bomstasjoner på samtlige innfartsveger til byen. Siden vil det også komme bommer på den nye Nøtterøy-forbindelsen og ringvegen omkring Tønsberg. I 1991 regner man også med å starte anleggsarbeidene på byens nye hovedvegnett, som skal bedre miljøet og trafiksikkerheten i bykjernen og få bort de verste kjøpblemene.

Dyrere siden

I hovedplanen for bompengerekkeringen som nå blir lagt fram, tas det til orde for en to-delt (eller eventuelt tre-delt) bomperiode: Først noen år med fem kroner for personbiler og 10 kroner for tyngre kjøretøyer, siden en periode med de dobbelte satsene. Dersom ett av de mest kostbare vegalternativene velges kan bompengesatsen bli ytterligere forhøyet i en tredje periode. Den totale bomperioden kan bli fra sju til 14 år.

Sju - åtte bomstasjoner

Trasévalget for det nye vegsystemet i Tønsberg er ennå ikke gjort. Vegsjefen vil komme med sin anbefaling seinere i høst, og saken skal så ut til offentlig ettersyn og politisk behandling i kommunene og fylkeskommunen. Dette gjør at det er en lang rekke alternative bomplasseringer og innkrevingsperioder som kan bli aktuelle. Det er likevel sannsynlig at det totalt vil bli åtte bommer omkring byen. Noen av dem går igjen i samtlige

alternativer: Det blir bom ved Kanalbrua, ved Kjelle, på Kilen og på Hortensvegen (riksveg 310). Dessuten blir det selvfølgelig bom på den nye Nøtterøy-forbindelsen. Hvordan bomplasseringen ellers blir i området nord for byen (Solvang — Eik), er avhengig av hvilket alternativ som blir valgt. I plasseringen av bommene vil man spesielt ta hensyn til at bare de som vil nyte godt av det nye vegsystemet skal betale bompenger. Dette betyr at man vil forsøke å unngå at lokaltrafikken innenfor sentrum og mellom boligområder blir belastet.

Bomfri bomveg

For å øke kapasiteten på bomanlegget foreslås det at man ikke skal ha noen fysisk sperre i bommene slik tilfellet er i Kjelles-tad-bommen i Lier og på Lannerheia ved Porsgrunn. Bomfrie bomveger har man gode erfaringer med fra bompengeringen i Bergen.

Elektronisk brikke

I hovedplanen foreslås det at alle bomstasjonene utstyres med minst ett felt for manuell innkreving og ett felt for abonnement. For abonnementet går man inn for «Ålesund-modellen», en elektronisk brikke i kjøretøyet sørger for registrering av hvem som kjører forbi. Biler som kjører gjennom uten å betale eller uten brikke vil automatisk kunne bli fotografert eller videofilmet. Bare de stedene hvor det kan bli aktuelt med flere manuelle felt vil det bli myntinnkast.

Store driftsutgifter

Statens vegvesen Vestfold anbefaler at bomstasjonene skal være i funksjon mellom kl. 06.00 og 24.00 på hverdager, mellom 07.00 og 24.00 på lørdager og mellom kl. 09.00 og 24.00 på søndager. Betjening utover dette tidsrommet vil ikke være regningsvarende. Anleggs- og

driftsutgiftene vil i det hele tatt ta en ikke uvesentlig del av inntektene av bomanleggene. Med en bompengesats på fem kroner for lette og 10 kroner for tyngre kjøretøyer vil driftsutgiftene legge beslag på mellom 20 og 25% av driftsinntektene fra bompengeringen. Med høyere bomavgifter

vil denne andelen naturligvis bli betydelig lavere.

Den politiske behandlingen av planene for ringveg og ny Nøtterøy-forbindelse i Tønsberg vil skje i løpet av vinteren. Dersom planene skal settes ut i livet, forutsetter dette imidlertid vedtak i Stortinget.

Aktuelt i Tønsberg-bommene:

Elektronisk klippekort

Av Erik Thomassen

Ved de undersjøiske tunnelanleggene i Ålesund-området har man tatt i bruk Premid-brikker – en elektronisk abonnementsordning som er utviklet av Philips. Ordningen gjør det mulig å passere bommene i vanlig hastighet. En datamaskin registrerer hvem som passerer og undersøker om abonnement er betalt. Brikkene som er i bruk i Ålesund kan man kjøpe og fornye i byens bankfilialer.

I Bergen har man et system med måneds-, halvårs- og helårskort som festes under speilet i frontruten. Kortene kontrolleres ved hjelp av stikkprøver. Ved stikkprøvene brukes det et videokamera. I Ålesund fotografere alle som passerer uten å ha betalt automatisk, bakfra.

Premid-systemet som er i bruk i Ålesund er også aktuelt i bomanleggene i Tønsberg. Det virker slik at en føler i kjørebanelen registrerer at bilen passerer. Hvis det ikke samtidig registreres en identitetsbrikke, antar systemet at vedkommende passerer ulovlig. Dette blir registrert med et lyssignal og bilen fotografere. Hvis identiteten er ukjent, eller



Tore Foss (t.v.) og Øystein Ludvigsen har prøvd Premid-brikke systemet i Ålesund. En datamaskin i bomanlegget registrerer hvem som passerer og om avgift er forhåndsbetalt.

hvis brikken er meldt stjålet eller mistet, vil det samme skje. Når andre brikker registreres vil en datamaskin sjekke om de er gyldige, d.v.s. om avgift er betalt. Deretter «klippes» kontoen til brikken.

Når Premid-brikken er festet i bilen og man passerer bomstasjonen, vil et sett antenner sende ut mikrobølger med meget lav effekt. Brikken, som inneholder en liten hukommelse, reflekterer mi-

krobølgene i noe endret form. Datamaskinen på bomstasjonen sammenligner det reflekterte signal med det utsendte, og av dette kan man lese innholdet av brikken for kontroll mot de informasjoner som er lagret i maskinen.

I Ålesund brukte man til å begynne med brikken både som «klippekort» og som periodekort. Det siste har man imidlertid måttet gå bort i fra fordi man opplevde et betydelig inntektssvikt. Årsaken var at mange lånte bort kortet sitt slik at det ble langt flere turer pr. kort enn det man hadde regnet med. På folkemunne i Ålesund het det seg at når man bestilte taxi, kunne man risikere å få svaret at det dessverre ikke var flere **brikker** inne. En skal imidlertid være klar over at bompengene i det undersjøiske tunnelene i Ålesund er svært høye, og at det derfor ikke er helt rimelig å sammenligne forholdene på dette området med Tønsberg, hvor bompengesatsette til å begynne med ikke blir større enn en femmer.

Bompengeringen:

POSITIVE ERFARINGER I BERGEN

Av Erik Thomassen

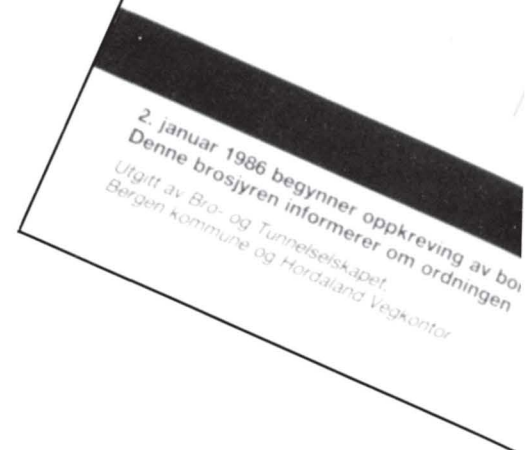


Tre år med bompenger har løst en del av Bergens alvorlige trafikkproblemer. Nå er publikum positive til innkrevingen.

Bergen etablerte som første by i Norge sin bomring 2. januar 1986. Alle som ønsker seg inn til eller gjennom byen med bil, må betale en femmer på en av de seks bomstasjonene som omkranser bykjernen. I dag er det lett å se synlige resultater av prosjektet. I sommer ble den nye Fløyfjellstunnelen utenom bykjernen åpnet med to kjørefelt i hver retning. De endeløse køene som preget innfarten fra nord så sent som for to år siden, er nå fullstendig borte, og de sentrale bystrøkene kan puste lettet ut etter mange år med knallhard trafikkbelastning. En annen viktig effekt av det nye vegsystemet på nordre innfartsåre er en kraftig reduksjon i antallet ulykker.

Protestene var mange og høylytte da Hordaland vegkontor la fram forslag om en bomring i 1984. Alle var negative: avisene, innbyggerne, politikerne og bilistene. Fremst blant protestantene sto handelsstanden som fryktet at sentrum rett og slett ville dø ut som handelsplass når folk måtte betale en femmer for å komme til butikkene. Det er heller ingen tvil om at det i 1985–86 var et solid flertall mot

bompengeringen blant byens befolkning. Man mente det var Statens oppgave å bygge ut riksvegsambandene i Bergen som andre steder, og folk hevdet at sannelig betalte de nok avgifter på bil og bilbruk som det var, uten at de fikk noe særlig igjen for pengene. Et ankepunkt var det også at køene foran bomstasjonene ville bli enorme og gjøre de eksisterende avviklingsproblemene enda verre.



2. januar 1986 begynner oppkreving av bompenge.
Denne brosjyren informerer om ordningen.
Utgitt av Bro- og Tunnelsekskapet,
Bergen kommune og Hordaland Vegkontor

Fra Statens vegvesen Hordalands side ble det vist til at sentrum definitivt ville dø ut som handelsplass dersom vegproblemene ikke ble løst innen rimelig fremtid. Dersom man skulle vente på tilstrekkelige riksvegmidler, ville kalenderen vise 2015 eller det som verre var før byen had-

Et bedre bymiljø er en av de viktigste effektene av Bergensprosjektet. I presentasjonen av bompengeringen var det dette man valgte å fokusere på.

Bompengeringen

– hvordan du skal kjøre gjennom den – og hva du får igjen for avgiften



ger for trafikk til Bergen sentrum.

de et tjenlig veganlegg. Da ville det være en mager trøst at utbyggingen skjedde med «de riktige» midlene. Vegkontoret pekte også på at bilistene allerede i dag betalte en slags ekstra-avgift for å komme seg inn til byen. En bil som kjører i en saktegående kø, bruker nemlig 7 ganger så mye bensin som en bil i fri flyt. Denne kostnaden regnet man med ville bli borte når de nye vegene var ferdige. Man regnet også med at problemene i forbindelse med bommene skulle la seg løse. I Bergen og omland har man tross alt mangeårig erfaring med bompengereinnkreving.

I dag har bomringen vært i funksjon i bortimot tre år, og erfaringene er udelt positive. Det er ingen tvil om at stemningen i handelsstanden og bant trafikan-

tene har snudd fullstendig. I dag er de fleste bergensere faktisk tilhengere av bompengeringen. Og årsaken til dette er ikke vanskelig å finne. Anleggsvirksomheten er kolossal. Folk ser at det nytter. Marerittet nordre innfartsåre er allerede en saga blott. En ny og meget viktig motorvegparcell på søndre innfartsåre står klar i desember som en julegave til utslitte kø-bilister.

Hva så med trafikken til sentrum og køproblemene i bomanleggene? Man har ikke kunnet registrere noen reduksjon i sentrumshandelen som følge av bomringen. Trafikken på innfartsvegene er større nå enn den var da bompengeringen ble etablert. Inntektene er faktisk 40% større enn det man hadde regnet med den gangen. Køer i bommene er heller ikke noe problem, selv om det kan bli noen opphopninger i forbindelse med fornyelse av månedskort.

Den nye nordre innfartsåre har redusert antallet personskadeulykker med 40%. Antallet boliger med støybelastning er redusert med 50%. En tilsvarende reduksjon har man fått i luftforurensningen. Dette er et viktig poeng. Det er ikke slik at nye moderne veger fører til større luftforurensning. Forholdet er heller det motsatte fordi man slipper kø-kjøringen. Den transportøkonomiske gevinsten er også formidabel: 590 mill. kr. pr. år!

Vegkontoret i Hordaland legger mye av æren for at trafikkproblemene lot seg løse på politikerne i Bergen som torde å satse på et fremtidsrettet, men meget upopulært prosjekt. I Bergen kommune er man tilbøyelig til å trekke fram vegkontorets innsats for å markedsføre prosjektet. Man legger ikke skjul på at uten plansjef Arild Eggens ubøyelige vilje og store innsats, hadde dette prosjektet vært umulig å gjennomføre.

Distraherende reklameskilt er ikke tillatt

Av Yngvar Pedersen

Oslo byrett har i en dom fra mars i år avgjort at reklameskilt som virker distraherende på trafikantene er ulovlige i henhold til veglovens §33.

Saken gjaldt spørsmålet om lovligheten av et vedtak som vegsjefen i Akershus hadde truffet om å fjerne et såkalt variabelt reklameskilt på Inforamabygget ved E 18 i Sandvika.

Skiltet er plassert ca. 40 meter fra vegens midtlinje; det skifter mellom 3 bildebudskap og er sterkt opplyst. Bildet skifter 15 ganger i minuttet. Det ble montert i 1986.

Det ble fattet vedtak om å fjerne skiltet, vedtaket ble påklaget og Vegdirektoratet forkastet klagen. Etter flere utsettelse med å fjerne skiltet, fikk skilteieren av vegsjefen tilatelse til at skiltet kunne bli midlertidig stående dersom reklamebildet ikke ble skiftet oftere enn én gang pr. uke. Dette vilkåret ble ikke fulgt og ved brev av 1. oktober 1987 fikk skilteieren endelig frist til å ordne opp i saken.

Isteden anla skilteieren sak mot vegvesenet for å få vegsjefens vedtak kjent ugyldig.

Skilteieren hevdet at veglovens §33 kun gir vegmyndighetene rett til å gripe inn når et reklameskilt kan tas for trafikksignal, vegskilt eller vegmerking eller det hindrer fri sikt. Det ble påstått at vegsjefens vedtak som var begrunnet med **distraksjonsfare**, ikke gikk inn under denne bestemmelsen.

Det ble også påstått at det var utøvd vilkårlig skjønn ved vurderingen av skiltets trafikkkfare.

Resultatet av saken var at retten fant at vedtaket var lovlig truffet med hjemmel i veglovens §36, jfr. §33, 1. ledd.



Reklameskilt distraherer. Også utenfor veglovens 30 meters-bestemmelse kan slike skilt være ulovlige, mente Oslo byrett.

Det viktige i denne saken var at retten la til grunn at distraksjonsfare er en relevant omstendighet som kan føre til at plassering av et reklameskilt vil være ulovlig etter veglovens §33, 1. ledd.

Det ble blant annet vist til lovforarbeidene (Ot. prp. nr. 53 for 1961–62 side 85) og til Arnulf og Gauers kommentarutgave til vegloven side 136–137.

Retten kom også til at det ikke var utvist noe vilkårlig skjønn, og heller ikke at skilteiere hadde vært utsatt for rettstridig forskjellsbehandling.

Staten ble frifunnet og tilkjent saksomkostninger.

Ved denne dommen har vegvesenet fått aksept på sitt syn om at reklame som kan virke distraherende går inn under veglovens §33, 1. ledd, **selv om ordet**

distraksjonsfare ikke står direkte i lovteksten.

Ut fra denne dommen bør vegvesenet kunne gripe inn mot reklame utenfor 30 metersgrensen fra vegens midtlinje dersom en kommer til at den kan virke forstyrende for trafikantene.

SISTE

Dommen er påanket. I påvente av lagmannsrettens behandling av saken står skiltet som før, men bildet blinker ikke og det skiftes en gang pr. uke. Vegdirektoratet arbeider dessuten med retningslinjer for slike skilt. De ventes å komme i løpet av høsten.

Akershus vegkontor har 3 tilsvarende saker langs E 18, og behandlingen av disse går sin gang med sikte på vedtak på linje med Inforamasaken.

Mindre kø-problemer neste år?

Data-styrt E 18-trafikk

Av Erik Thomassen

Som første fylke i landet får Vestfold fra neste sommer data-styring av trafikken på E 18. Ved å følge trafikkbevelgelsene fra visse punkter, vil man raskt fra vegstasjonen på Ås kunne gi impulser til variable skilt som orienterer trafikantene om situasjonen. På denne måten vil det være mulig å dirigere trafikken om til avlastningsvegene. Slik tar vi ganske snart det første skrittet mot det som kan bli framtidens «elektroniske vegvesen».

Tida fram til 1995 kan bli tøff på E 18 i Vestfold. Trafikken øker kraftig fra år til år, og antallet dager med kø-problemer blir stadig flere. I første halvår i år ble det registrert en gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) på 16.750 kjøretøyer ved Gunnestad i Sande. Mens det i 1983 var åtte døgn med trafikkbelastning på over 20.000 kjøretøyer, ser vi i år ut til å lande på ca. 70 døgn. Med fortsatt sterk trafikkvekst vil helgeproblemene ganske snart kunne bli hverdagsproblemer.

For å avhjelpe situasjonen fram til 1995 da ny motorveg i nordre Vestfold kan stå ferdig, vil man fra neste år ha i drift et system som ved hjelp av tellepunkter og en datamaskin kan lage prognoser for trafikk-situasjonen på E 18 hvert femte minutt. Overvåkningsrommet på Ås vil være bemannet på de tidspunktene hvor en kan vente kø, og man vil raskt kunne foreta de nødvendige omskiltningene. På noe lengre sikt vil datamaskinen kunne styre det hele selv.



Per Härter med den nye elektroniske varslingsstasjonen på Vestmarka i Larvik. Stasjonen sender impulser til Ås, og en datamaskin varsler når trafikkstrømmen tilsier omdirigering.

I løpet av sommeren har utredningsseksjonen på planavdelingen innhentet nødvendige data for å kunne lage et prognoseprogram. En rekke tellepunkter er frest ned i asfalt- og betongdekkene. Herfra har man mer eller mindre kontinuerlig kunnet hente opplysninger om trafikkmengde og hastighet. Streknin-gen Farriseidet – Buskerud grense har dessuten blitt prøvekjørt til forskjellige tider på fredager og søndager, og E 18 har vært overvåket fra fly. Utredningssek-

sjonen samarbeider nært med SINTEF og Norges Tekniske Høgskole i Trondheim om utarbeidingen av prognose-programmet.

Systemet skal være i full drift til pinsetrafikken neste år, og vil få sin ild-prøve neste sommer. Det er viktig å understreke at omdirigering av trafikken ikke representerer noen **løsning** på kapasitetsproblemene på vegnettet, men det kan gjøre dem noe mindre i en overgangsperiode.

Kan Tønsberg bli landets sykkelby nr. 1?

Av Øystein Ludvigsen



Hvem tar opp (sykkel)hansken Øystein Ludvigsen kaster? Sykkelen bør kunne bli like mye brukt i Tønsberg som i en del svenske byer.

– Ja, sier jeg.

– Hvorfor det? spør du kanskje.

– Jo, fordi de fleste forutsetningene ligger godt til rette for at så skal skje og fordi det i så fall vil gi oss mange fordeler.

Siden 1980 har vegkontoret gjennomført årlige tellinger av syklistene på åtte faste punkter rundt om i Vestfold. Etter en markert topp i sykkeltrafikken i 1983 sank den pedaltråkkende virksomheten til et lavmål i 1986 for deretter å ta seg noe opp i 1987. Denne utviklingen gjaldt også Kanalbrua i Tønsberg og andre punkter i byens omegn. Som et eksempel på hvor stor (eller liten) sykkeltrafikken er kan det nevnes at det i løpet av de mest trafikkerte 7,5 timene en vanlig hverdag i 1987 passerte 1.150 syklistene over Kanalbrua. Det samme døgnet passerte det mer enn 30.000 biler over brua . . .

Samtidig har utbyggingen av gang- og sykkelveger gått sin

gang, ikke minst i Tønsberg-området. Så godt som alle innfartsvegene til byen har nå fått separat gang- og sykkelveg, i hvert fall på en side av vegen. Nedgangen i sykkeltrafikken kan derfor ikke forklares med at forholdene for syklistene har blitt dårligere, snarere tvert imot. Økt bilsalg og bilbruk og generell stagnasjon i «jogge- og mosjonsbølgen» må være de viktigste årsakene til at gang- og sykkelvegene blir mindre brukt enn tidligere.

All fornuft tilsier at sykkeltrafikken bør øke

Det er ingen gode grunner til at det skal bli færre syklistene når forholdene blir lagt bedre til rette for dem, spesielt ikke i Tønsberg-området. Hvis man har val-

get mellom bil og sykkel er det mange grunner til at man burde velge det siste:

– Trafikkavviklingen med bil til og fra Tønsberg har blitt gradvis dårligere, særlig i morgen- og ettermiddagsrushet. Derimot er det god plass på gang- og sykkelvegene.

– Parkeringssituasjonen har blitt forverret i takt med trafikkøkningen. Det blir stadig lenger å gå fra gratis langtidsplasser til sentrum. To nye P-hus vil øke P-plasstilbudet, men man må betale mer for å oppnå kortere gangavstand til sitt reisemål.

– På grunn av denne utviklingen og ut fra egne erfaringer vil jeg tro at man ikke bruker lenger tid til Tønsberg sentrum (dør-til-dør) med sykkel enn med bil, dersom man bor i en avstand opp til fire – fem km fra byen.

– Antall trafikkulykker med syklistene generelt i Vestfold har gått ned med 25% de siste årene, og det er sannsynlig at nedgangen er større på de strekningene som har fått gang- og sykkelveg.

– At man sparer penger ved å sykle er så opplagt at det nesten ikke er til å nevne.

– Sist, men ikke minst, det er all grunn til å ta med seg den «gratis» mosjonen man får på sykkel. Det er helse i hvert tråkk.

Argumenter som at man «kanskje vil få bruk for bilen i jobben» eller at man «skal handle på vegen hjem» har lett for å bli vikarierende for det som egentlig er unnskyldninger. Man er jo ikke nødt til å sykle hver dag, her er

det ikke noe enten—eller, men både—og.

Forutsetningene for Tønsberg som syklistby er til stede

For en tid tilbake var under- tegnede og tre kolleger og så på forholdene for syklistere (og fotgjengere) i en del svenske byer. I tillegg til at det var en trivelig tur, var det imponerende å se hvor stor sykkelbruken er, også inn til sentrum i byene. Selv om «killarna där borta» (som vanlig) har kommet lenger enn oss i å legge forholdene til rette, er det ingen grunn til at det ikke skal være mulig å oppnå det samme f.eks. i Tønsberg.

Jeg har før nevnt at de fleste innfartsvegene til Tønsberg er forsynt med egen gang- og sykkelveg. I tillegg er det skiltet eller anlagt noen egne sykkeltraséer også inne i byen, f.eks. gjennom Træleborg-området og langs Kanalen.

De klimatiske forholdene i Vestfold bør ikke være noen unnskyldning for å la sykkelstøtten stå, i hvert fall ikke i sommerhalvåret. Tvert imot burde vi være klimatisk privilegert i forhold til de fleste steder i landet (som ur-trønder gjør jeg krav på en viss innsikt på dette området). Og de har vel ikke noe særlig bedre vær i Sverige? Dessuten er det faktisk mulig å sykle i regnvær i dertil egnet antrekk. Selv i vinterhalvåret er det sykkelforhold i lange perioder dersom man gidder å kle seg deretter.

Ingen bør bli skremt fra å sykle på grunn av terrengforholdene i og rundt Tønsberg. Selv motbakken i Stenmalen i retning Eik er bare et dårlig påskudd for å slippe «bryet» med å sykle. En motbakke er ikke et problem, men en utfordring, og formen blir ennå bedre. Dessuten er det jo fullt tillatt å leie sykkel.

Slår man en sirkel med radius fem kilometer rundt Tønsberg sentrum dekker man folkerike boligområder på Nøtterøy, Eik, i Bjellandåsen og søndre Slagen. Ikke få tusen mennesker bor i disse områdene som ligger innen høyst akseptabel sykkelavstand fra byen. «Syklist-potensialet» rundt byen er altså stort, og skulle tilsi adskillig større trafikk på gang- og sykkelvegene enn det vi opplever nå.

Hvordan kan forutsetningene legges ennå bedre til rette?

Det er særlig tre tiltak som vil gjøre det mer attraktivt å sykle til og i Tønsberg:

- bedre vedlikehold av gang-/sykkelvegene
- flere og bedre sykkelveger/traséer i Tønsberg
- egne plasser for sykkelparkering i sentrum.

De to førstnevnte tiltakene er velkjente gjengangere på ønskelisten til lokale sykkelentusiaster. Det sistnevnte derimot, er langt på veg et ukjent begrep i norske byer. Og det er her kontrasten til en del svenske byer er så skarp.

Hos «grannarna østerut» kan man se store og forseggjorte P-plasser for sykler midt i sentrum, P-plasser som stort sett er fulle av sykler! Dette er selvsagt mulig i Norge og Tønsberg også. Å påstå at det ikke er plass er ikke et troverdig argument i denne forbindelse. Det bør være en viktigere oppgave å finne plass til offentlig sykkelparkering på Torvet enn å åpne det for bilparkering etter butikkenes stengtids!

Hvem tar utfordringen?

I det som var kalt Norsk vegplan II for Tønsberg og Sem fra 1975 ble det gjort et velment forsøk på å legge opp til et sammenhengende gang- og sykkelvegnett i og rundt Tønsberg. Mye har blitt gjort, men det mangler fortsatt mye for at Tønsberg skal

bli den sykkelbyen den bør være.

Nå er det på tide å børste støvet av de gamle målsettingene fra 1975, friske dem opp med ferskere erfaringer og viten og **sette dem ut i livet**. Mange bør føle seg kallet til å bidra til dette. Kommunen(e) er selvsagte hovedaktører i en slik oppgave, men det finnes mange aktuelle medspillere som vegvesenet, helse-sektoren, miljøvernetater og -organisasjoner, skolene, politiet etc.

Nå har vi en høst og en vinter på oss til å forberede det som til våren kan bli innledningen til den nye og **varige** sykkel epoken i Tønsberg. Sykkelhansken er kastet, hvem tar den opp? La ikke uklarhet om ansvaret bli en unnskyldning for ikke å gjøre noe.

I stedet for å fremheve Tønsberg som Norges eldste by kan kanskje dere innfødte tønshøysere om noen år skryte av at dere kommer fra Norges syklistby nr. 1 (er det forresten ikke Trondheim som er eldst?).

Takk for nytt dekke!

Jan E. Gravdal, Ole K. Evju og Oddvar Kalleberg i Lardal har skrevet brev til vegsjefen: «På vegne av alle oppsitterne langs vegen mellom Brufoss og Hukstrøm bru vil vi med dette få takke så mye for det nye dekket som er lagt. Nå er det en fryd å kjøre på vegen mot tidligere et mareritt. Igjen hjertelig takk!»

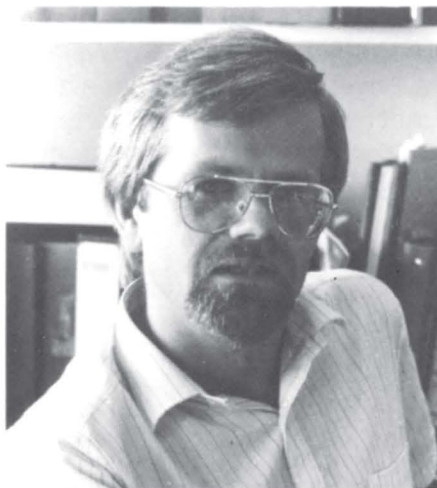
Maskinavdelingens vyer mot år 2000

Av Tore Kaurin

Innledningsvis kan det være riktig å stanse opp litt ved begrepet vyer. Etter mitt skjønn er vyer et begrep som omfatter framtidige mål og ønsker. Noen av målene kan nås, mens andre forblir uvirkelighet. På en «hard» avdeling som maskin, hvor det meste regnes i fast valuta etter «vinn eller forsvinn»-prinsippet, kan det synes fjernt å ha alt for drømmende idéer om framtida. Likevel tror jeg det er viktig å ha mål å strekke seg etter; vi vil alltid kunne bli enda bedre, og må aldri tillate oss å lene oss tilbake og være alt for fornøyd for lenge av gangen.

Forholdet til omgivelsene

I dag er det politikerne som bestemmer når og hvor mye vi får lov til å investere i nytt utstyr. Årsakene til detaljstyringen er flere, bl.a. er det fra sentrale politikere uttrykt manglende tillit til at vi virkelig vil drive etter konkurranseprinsippet. Dette vil jo bl.a. medføre en nedtrapping av virksomheten hvis vi ikke er dyktige nok. I Vestfold er det jo dette som er gjort gjennom en årrekke. Jeg har et dyptfølt ønske om at politikerne må gi oss tillit og frihet til å investere i nytt utstyr når det er bedriftøkonomisk riktig, og ikke når det er politisk mulig. Til gjengjeld skal vi gi objektive rapporter om konkurransedyktighet og økonomi for øvrig. Mitt ønske er at man gjerne har et ideologisk syn på offentlig og privat drift, men at økonomiske realiteter også må fram på bordet slik at dette tas inn i den reelle diskusjonen om andel egenregidrift og drift i fremmed regi. Her ligger en viktig oppgave for maskinavdelingen.



Tore Kaurin: «Maskinavdelingen må gjøres til en så god arbeidsplass av vi vinner i konkurransen om de best kvalifiserte personene».

På sikt tror jeg mange avdelinger i vegvesenet og andre offentlige etater har svært mye å lære av maskinavdelingen. Dokumentasjon av økonomi vil bli et av de viktigste elementer både for å kjempe om den stadig skrumpende offentlige pengesekken og ikke minst i diskusjonen om offentlig og privat drift. Dette er hverdag for oss, men framtid for andre. Jeg tror at det spesielt innenfor plan- og administrasjonsavdelingen også er på høy tid å tenke konkurranse og forvaltning, gjerne også organisatorisk etter samme lest som vi tenker konkurranse og beredskap. Kanskje maskinavdelingen kan hjelpe kommuner og andre etater i å utvikle dokumentasjonsgrunnlag så vi kan tjene noen kroner på salg av vår know-how også her! Vi står i alle fall til tjeneste!

En friere stilling i forhold til utleie av utstyr og verkstedsreparasjoner mot private kunder bør komme. I dag har vi dårlig samvittighet ved å leie ut maskiner til private entreprenører og kommu-

ner fordi dette er på kanten av regelverket. Det må være i hele samfunnets interesse å utnytte utstyret mest mulig. Det samme gjelder verkstedstjenester. Vi bør kunne tilby private og offentlige kunder (kommuner, Televerket, Postverket etc.) verkstedstjenester hvis vi er konkurransedyktige på pris og kvalitet. Dette vil gi stimulans til ansatte og bedret totaløkonomi.

På sikt må målet være at omgivelsene våre er så informert og imponert over hvordan maskinavdelingen driver at vi er et eksempel for alle andre.

Mennesket; maskinføreren vil bli begrensningen i framtida

Spesielt på maskinavdelingen vil konkurransen om **kvalifisert** arbeidskraft bli beinhard. Verken i dag eller i tida framover er det teknologien som begrenser aktiviteten. Derimot vil menneskemateriellet stadig kunne gjøre mer nytte av tilgjengelig teknologi. For at ikke gapet mellom teknologiens og menneskets muligheter skal bli for stort, må personellrekruttering og personellpleie være meget viktige arbeidsområder. Maskinavdelingen må gjøres til en så god arbeidsplass at vi vinner i konkurransen om de best kvalifiserte personer. Jeg tror utfordringen ligger i personalutvikling, ikke i materiell- og teknologiutvikling.

Nye arbeidsområder

En del arbeidsområder må forventes å dukke opp. Generelt tror jeg at vi vil oppleve en stadig større grad av spesialisering innenfor visse typer arbeid i anleggs- og vedlikeholdsdriften. I farten nevnes i stikkordsform:

Fresing av asfalt og gjenbruk av oppfreste masser, legging av betongdekker og vedlikehold (sliping) av disse, informasjonsteknologi (bruk av eget samband som basis for trafikantinformasjon), datastyrt maskinvedlikehold (datamaskiner stiller diagnoser, personellet reparerer), økt bruk av kvalitetssikringsutstyr (laser på høvel og gravemaskin) som sikrer kvalitet i de ulike prosesser, utvikling av metoder som kan gi bedre **mål for utført arbeid** enn f.eks. kroner/time (dette vil gi enda større økonomisk bevissthet), EDB: Budsjett og lagerstyring.

Ny teknologi, forskning og utvikling

I en hardt presset økonomisk situasjon vil det ikke være riktig at et lite fylke som vårt bruker store ressurser på å utvikle ny teknologi. Vi bør satse på å lage/utvikle enkle spesialinnretninger for anlegg og vedlikehold, mens vi bør overlate til de store maskinleverandørene å utvikle kostbart utstyr på våre premiser. Vi trenger noen få «Petter Smart'er», men vi har ikke råd til å ha for mange. Selv om vi vil få ny teknologi, tror jeg at menneskets muligheter til å utnytte denne må utvikles før teknikken blir enda mer avansert. Til tross for dette tror jeg teknologiutviklingen særlig vil dreies mot mer bruk av elektronikk i utstyr og maskiner. Dette muliggjør også økt bruk av EDB både for maskinføreren og som overvåkningsmulighet vis-à-vis maskinvedlikeholdet.

Å utdype alle sine tanker om framtida er vanskelig, og dette får være en smakebit på de vyene jeg kan hoste opp nå. Jeg vil avslutningsvis si klart fra at mennesket er vår viktigste ressurs. Hvis vi kan skape et godt samarbeidsklima vil dette gi den beste grobunn for nye idéer og utvikling av maskinavdelingen. Der ligger vår største utfordring.

På tokt med D/S «Kysten»:

Vellykket velferdstur!



Folk hygger seg i solskinet. Kysten-turen ble en suksess. På bildet (f.v.) Sissel Kamfjord, Arnfinn Bentzen og Marit Skudal.

Hvor var du torsdag 18. august? En tredjedel av de vegvesnene som leser dette var på tur med «Kysten» i Nøtterøy-skjærgården med etterfølgende strandhugg på Gåsøykalven i Vestfjorden. To tredjedeler av leserne brukte denne herlige sensommerdagen til noe annet. Forhåpentligvis hadde de det hyggelig. Det hadde i alle fall vi som var på sjøen i dampbåt og nøt sommerens siste solstråler.

Turen gikk fra Tønsberg i 14-tida, ut Kanalen og gjennom Husøysund og langs Nøtterøys østside, gjennom Vrengensundet og inn Vestfjorden til Gåsøykalven. Før vi gikk i land ble det servert herlig middag i båtens lasterom, som er bygd om til restaurant. På Gåsøykalven var det dans til trekkspillmusikk og andre aktiviteter. Som siste post på programmet sto den prestisjefylte tautrekkingskonkurransen, der vegvesnenets sterkeste (og smarteste?) avdeling ble kåret. Ikke uventet var det Vedlikehold og Anlegg som ble finalistene. En av dem vant, men hvem

husker ikke jeg. Begge fikk bevis for at de var sterkere enn innendørsvesnene fra vegkontoret.

I åtte-tida gikk vi igjen ombord i vår fagre skute, og satte kursen tilbake til Tønsberg by. Derfra gikk turen hjem for enkelte, mens andre fortsatte å ha det trivelig på Klubben noen timer til. Med andre ord: En usedvanlig hyggelig tur. En mulighet til å treffe folk i andre deler av etaten og knytte bekjenskaper. Bare så synd at ikke enda flere ble med. Særlig glimret Biltilsynet ved sitt fravær (bare en liten delegasjon fra Horten deltok). Men, kanskje går det flere tog . . . eller båter?

Ulykkespunktet: KOPSTAD-KRYSSSET . . . det er fali', det!

Av Erik Thomassen



Mange uhell i forbindelse med venstresvinger eller kryssinger på E 18 i Kopstad-krysset i Borre.

Det hevdes med krav på pålitelighet at handelsstanden i Horten ser på Kopstad-krysset på E 18 som en årsak til at byen ikke klarer å konkurrere om kundene i Våle kommune. Vålingene drar til Tønsberg eller Holmestrand når de skal til by'n, til tross for at Horten ligger betydelig nærmere for mange av dem.

I trafikkseksjonens arkiver er det registrert 22 smell i Kopstad-krysset de siste 10 årene. Mange av dem skjer når biler skal forsøke å ta seg fra fylkesveg 680 fra Våle, over E 18 og inn på riksveg 310 til Horten, eller omvendt.

En typisk ulykke skjedde i så måte 10. juni 1985 klokka 15.25. En Open Ascona 1979-modell var på veg fra Våle mot Horten. Bak rattet satt en 66 år gammel mann. Bilen kjører rett ut i Kopstad-krysset og treffer en Audi på veg sydover på E 18 i høyre side. Audi'en blir skjovet sidelengs et lite stykke før den ruller rundt og blir liggende på siden i nord-gående felt på E 18. Føreren av Asconaen er kraftig forslått og kjøres til Horten sykehus sammen med to kvinnelige pas-

sjasjerer og føreren av Audi'en. De to passasjerene var de som kom sterkest til skade. De satt begge usikret i baksetet på Asconaen. Alvorlige skader var det imidlertid heldigvis ikke snakk om for noen av de involverte i ulykken. De to bilene var likevel begge totalvrak.

Hva var det som skjedde ved denne ulykken og storparten av de øvrige 21? Kommer man kjørende fra Horten eller Våle fram til E 18 ved Kopstad, er det innlysende at man er pålagt vikeplikt. Skiltene står tydelig og greit plassert. Skulle man likevel overse dem, er vikeplikten fortsatt selvsagt ut fra trafikkbildet. Ingen gir seg til å krysse trafikk-infernoet E 18 i den tro at en har forkjørsrett.

Kan det være sikten som er dårlig? Neppe. Bilisten som kom fra Våle i ulykkeseksempelet ovenfor, hadde fri sikt not nord på minst 500 meter. Mot syd er sikten ikke fullt så bra, men den er like fullt tilstrekkelig til at man skulle kunne se bilene i tide.

I forrige nummer av Vestfolder'n tok vi for oss Kanalkrysset i Tønsberg, og viste at de aller fleste ulykkene der skyldes menneskelige feil. Trafikkbildet er rett og slett for vanskelig for en del av sjåførene. Når vi så nærmere på de sjåførene som hadde forbrutt seg mot vikeplikten, fant vi at samtlige var under 25 eller over 64. Bildet for Kopstad-kryssets del er omtrent det samme. Av 17 sjåfører som har forårsaket ulykker er seks under 23 år og seks over 64 år, en er 29, en 43 og tre er i 50-åra. De eldste og de yngste er med andre ord sterkt overrepresentert.

Hvis vi skal sette fingeren på forhold ved vegens utforming i Kopstad-krysset må det rett og slett være at veger med så stor trafikk som E 18 i dette området har, ikke bør ha kryss av denne typen. I stedet burde det vært et to-plans kryss på Kopstad. E 18 burde her med andre ord ha hatt motorveg-standard for lengst. Da kunne 22 ulykker med tildels betydelig skader på personer og materiell ha vært unngått. Nå finnes der en mulighet til å få til en to-plans kryssing ved å ta i bruk en bruksundergang noe nord for krysset til dette formålet. Vegen fra Horten til Våle gikk opprinnelig igjennom her. Det er imidlertid nødvendig med nye tilførselsve-

Ny biltilsynsstasjon på Ås:

Norges mest moderne

Av Erik Thomassen

Den nye biltilsynsstasjonen som nå reiser seg syd for vegstasjonen på Ås blir Norges mest moderne anlegg av denne typen. Blant annet vil deler av kontrollhallen inngå i et utviklingsprosjekt for automatisk kjøretøykontroll. Stasjonen har et totalareal på 904 kvadratmeter og disponerer ytterligere 23 mål utendørs. Totalkostnad for anlegget blir 20—21 mil. kroner.

I det automatiske kontrolløpet vil personbiler kunne passere fra post til post hvor datamaskiner vil registrere standarden på bremses, støtdempere, styring og sporing og muligens også lys. Når bilen kommer fram til den siste posten hvor kontrolløren er plassert, vil feil og mangler kunne bli skrevet ut automatisk. På denne måten regner biltilsynet med å øke effektiviteten i kontrollhallen betraktelig. — Får vi dette til å virke skikkelig, kan vi

ger fram til undergangen og en omlegging av krysset. Disse vil koste flere millioner. Det er også mulig å bedre situasjonen i krysset for de som skal gjøre venstresving ut av E 18 ved å forme noe om på trafikkøylene midt i krysset.

Tiltak i Kopstad-krysset er foreløpig ikke kommet med på trafikkseksjonens prioriteringsliste, og man har også forholdet til en ny motorveg på strekningen å ta hensyn til. Derfor er det i dag uråd å si om og i tilfelle når større tiltak i Kopstad-krysset vil bli satt ut i livet.



Utprøving av data-basert automatisk kjøretøykontroll og nye moderne ekspedisjonslokaler er de største nyhetene på den nye biltilsynsstasjonen i Tønsberg som står ferdig til sommeren.

komme opp i en kapasitet på bortimot 20.000 kjøretøyer i året, sier stasjonssjef Thorleif Holm-Olsen til «Vestfolder'n». Dette åpner helt nye perspektiver for kjøretøykontrollen i vårt distrikt og på lengre sikt på landsbasis.

Også ekspedisjonslokalene på stasjonen har Holm-Olsen store forventninger til. Her har vi tatt utgangspunkt i publikums behov i langt større grad enn det som har vært vanlig i offentlige etater, sier han, men understreker også at de ansattes behov for ergonomisk riktige arbeidsplasser på ingen måte er satt til side.

Det store utearealet på stasjonen er tenkt som manøverbass for vogntog og kjøregård til motorsykelopplæring og førerprøver for tohjulinger. En prøvestrekning på hele 300 meter skulle kunne gi muligheter til litt av hvert. Også distriktets mange skolebiler kan få nytte godt av anlegget. Her blir det mulig å øve

på lukeparkering og andre manøvrer som det kan være vrient å få utført i by-trafikken.

Plasseringen på Ås er gunstig i forhold til E 18, og brukskontrollen vil kunne benytte hallene til sine kontroller på kvelds- og nattetid.

Anlegget skal etter planen stå ferdig til 1. juli 1989, men det er foreløpig uklart om det er mulig å flytte inn midt i ferietiden. — Enten må vi komme oss i hus før ferien, eller så får vi vente til etterpå, sier Holm-Olsen, som virkelig ser fram til å få ta i bruk nye moderne lokaler etter mange år med kummerlige forhold på Kilen. — Og, sier han til slutt, denne gangen bygger vi med tanke på framtiden. Vi har forsøkt å ivareta mulighetene for utvikling innenfor det nye stasjonskomplekset, så forhåpentligvis er ikke denne stasjonen foreldet i løpet av noen år.

Sofa på E 18

I begynnelsen av september fikk vegkontoret brev fra en advokat i Asker. Nå er det ikke noe spesielt ved at vegkontoret får brev fra advokater, i forbindelse med avkjørselssaker kommer de f.eks. temmelig ofte. Denne saken var imidlertid annerledes.

Advokaten skrev:

«Den 31. juli kjørte jeg på E 18 mot Oslo og hadde en sofa på takgrinden. Det kom imidlertid før jeg kom til Larvik et meget intenst regnvær som antagelig gjorde lasten på taket for tung slik at den plutselig falt av bilen min. Jeg hadde dessverre ikke annen mulighet enn å lempe dette over gardraillen slik at det ble liggende mellom tilførselsvegen fra Larvik og inn på E 18 og selve E 18. Jeg var nødt til å gjøre dette, men forstår også at det for vegvesenet kanskje har betydd en ekstra belastning økonomisk, og vil gjerne gjøre opp for meg hva det ville koste å fjerne dette uvelkomne innslag i veibanen og omegn. Jeg hører gjerne fra Dem.»

Dette ble som man kan forstå en sak for vegvesenets jurist. Han måtte imidlertid konkludere at det var umulig å skille ut denne sofaen fra alt det andre rasket som ble plukket opp langs E 18, og at det derfor ikke ville bli fremmet noe krav i denne saken. For vår egen del vil vi legge til at hadde alle vært som denne rettskafne advokaten, kunne man kanskje også ha finansiert en del av vedlikeholdet gjennom «bompenger».

Z-820:

Viktig tverrforbindelse får bedre standard



Den nye fylkesvegen vil gå utenom gårdstunet på Skjerven i Lardal. Vegen er viktig for næringslivet i Lågendalen.

I disse dager er Statens vegvesen Vestfold i gang med arbeidet med ny veg på strekningen Skjerven – Lønnskoll i Lardal kommune. Fylkesveg Z-820 er en viktig tverrforbindelse mellom riksveg 8 i Lågendalen og riksveg 312 i Ramnes. Eksisterende veg på denne strekningen har for lav standard og bæreevne, særlig tatt i betraktning at en meget stor andel av de som benytter vegen er tyngre kjøretøyer.

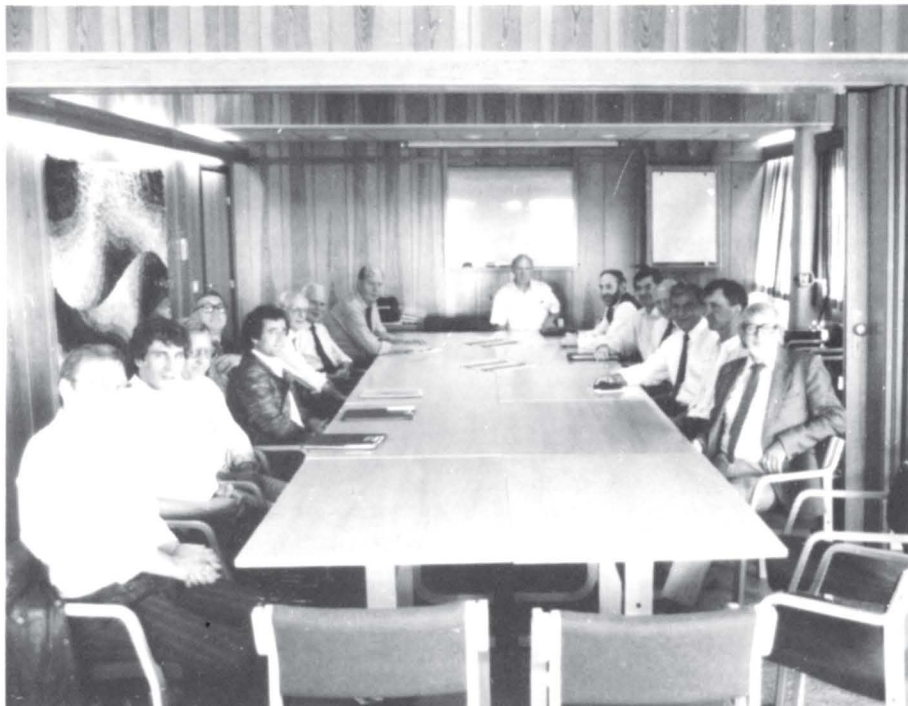
Fylkesveg Z-820 er den korteste og viktigste ferdselsåren øst – vest i fylket, og det er samtidig den korteste vegen fra Lardal til Tønsberg-området. Vegen har stor betydning for nærings- og friluftsinnteressene i fylket. Den er viktig for jord- og skogbrukere i Lardal og den åpner interessante perspektiver for videre industriutvikling i Lågendalen og indre Vestfold.

For folk i kystsonen omkring Tønsberg gir vegen tilgang til fine naturområder i Lågendalen

og nye anlegg for langrenn, skyting og alpin skisport i Lardal.

Den nye fylkesvegen blir bygd etter vegklasse IIe med total bredde 6,5 m, og dimensjonerende hastighet 60 km/t. Bæreevne blir 10 tonn om sommeren og åtte tonn i teleløsningsperioden. En del av den gamle vegen skal brytes opp og omgjøres til dyrket mark, forøvrig blir vegen omgjort til privat veg og overført til grunneierne.

Den nye vegen er kostnadsberegnet til ca. åtte mill. kroner.



Kontaktutvalget mellom biltilsynet og tollvesenet hadde møte på Ås. Samarbeidsoppgavene for de to etatene er mange.

SAMARBEID TOLLVESEN - BILTILSYN

Av Anton Asbjørnrød

Tollvesenet og biltilsynet har mange sammenfallende arbeidsoppgaver når det gjelder toll og avgifter.

Det kan nevnes importavgifter på nye og brukte kjøretøyer, kilometeravgifter på innenlandske og utenlandse kjøretøyer, årsavgifter, oppbyggingsavgifter på skadede kjøretøyer, refusjonsordninger for drosjebiler, tilleggsavgifter ved ombygging av kjøretøyer, bruk av utenlandske kjøretøyer i Norge, omregistreringsavgifter m.m.

I tillegg samarbeider tollvesenet og biltilsynet på utekontroller hvor tollvesenet tar seg av avgiftsspørsmål og skyldige

avgifter m.v. mens biltilsynet foretar teknisk kontroll.

I 1979 ble det nedsatt et kontaktutvalg med representanter fra Skien og Drammen distriktstollsteder og biltilsynet i Telemark, Buskerud og Vestfold.

Kontaktutvalget har siden hatt årlige møter, siste møte ble holdt på Ås vegstasjon i Vestfold.

Møtet ble ledet av biltilsynssjef M. Bøie, og en rekke saker av felles interesse ble behandlet.

Etter møtet ble det foretatt en befaring på byggeplassen til den nye biltilsynsstasjonen i Tønsberg.

MINIATYR-SKYTING

Miniatyrskytingen er nå ferdig på 50M og 100M.

Årets mester på 50M ble
 Nr. 1: H. Augestad, Brunlanes kommune GULL
 Nr. 2: F. Nicolaisen, KH produkter SØLV
 Nr. 3: P. Kaspersen, HIP BRONSE

Tønsbergmester 50M:
 F. Nicolaisen, KH GULL
 E. Herland, Kornhi SØLV
 A. Andersen, Kornhi BRONSE

Tønsbergmester 100M:
 E. Herland, Kornhi GULL
 A. Andersen, Kornhi SØLV
 G. Eriksen, Vega BRONSE

Buskerud vant årets firskantskyting, nr. 2 ble Østfold foran Vestfold og Oslo.

Det er nå trening på vår innendørsbane på Ås hver mandag kl. 17.30. Den populære korrespondanseskytingen ser ut til å friste mange fra VEGA, og det er plass til flere som vil prøve sine ferdigheter (KAN BYGGES OPP!). Vi har utstyr.

Gunnar Eriksen

Invalidepensjon og etterlattepensjon

Av Annlaug Wold

INVALIDEPENSJON søkes etter at en arbeidstaker har vært sykemeldt 1 år. På grunn av lang behandlingstid i Statens pensjonskasse bør søknaden sendes minst 4 måneder før overgang til invalidepensjon.

BEREGNING AV PENSJON

Pensjonens størrelse fastsettes på grunnlag av:

- pensjonsprosent og uføregrad
- pensjonsgrunnlaget
- pensjonsgivende tjenestetid

PENSJONSPROSENT OG UFØREGRAD

Ved full uførhet (100% uføregrad) og full opptjeningstid (omtales senere), utgjør pensjonen 66% av pensjonsgrunnlaget. I enkelte tilfelle kan en arbeidstaker innvilges f. eks. 50% invalidepensjon og fortsette i 50% stilling. Pensjonen kan innvilges varig eller for et begrenset tidsrom.

Dersom pensjonisten forsørger barn under 18 år, ytes et tillegg på 10% av invalidepensjonen pr. barn. Den samlede pensjonen skal likevel ikke være høyere enn 90% av pensjonsgrunnlaget.

PENSJONSGRUNNLAGET

Pensjonsgrunnlaget er den faste arbeidsinntekt. Fra 1. januar 1988 medregnes alt opp til 8 G = 239.200.-, deretter 1/3 av inntekten mellom 8 G og 12 G. Inntekt over 12 G medregnes ikke som pensjonsgivende.

PENSJONSGIVENDE TJENESTETID

Pensjonen regnes ut fra den tid vedkommende har vært medlem av Statens pensjonskasse. Ved

beregning av invalidepensjon regnes i tillegg den tid arbeidstakeren fortsatt kunne tjenestegjort frem til stillingens aldersgrense, dersom vedkommende ikke var blitt ufør. Full pensjon ytes når tjenestetiden utgjør ialt 30 år, tid utover dette regnes ikke med. Oppnår en ikke full opptjeningstid, avkortes pensjonen tilsvarende. 6 mndr. eller mere forhøyes til helt år, under 6 mndr. strykes. Invalidepensjonen løper frem til stillingens aldersgrense og går da over til alderspensjon.

UTREGNING AV INVALIDEPENSJON

Vi kan som eksempel ta en fagarbeider i driften som lønnes etter lønnsplan 13407/1083 og som ialt får 30 års tjenestetid. Med lønn etter l.tr. 18 A + 14 B vil vedkommende få følgende i invalidepensjon:

$$\frac{155.385 \cdot 66}{100} = \underline{\underline{102.554}}$$

Ved f. eks. 20 års opptjeningstid:

$$\frac{155.385 \cdot 66 \cdot 20}{100 \cdot 30} = \underline{\underline{68.369}}$$

SAMORDNING AV PENSJONSYTELSE

Pensjonen fra Statens pensjonskasse samordnes med pensjon fra folketrygden etter fastsatte regler. Som en enkel regel kan en si at 1/4 G kommer i tillegg til statspensjonen. G/grunnbeløpet er pr. 1.7.88 kr. 30.400-. 1/4 G = kr. 7.600.-. Dette gjelder for *enslig* tjenestemann. *Gift* tjenestemann som *forsørger* ektefelle uten egen pensjon fra folketryg-

den vil i tillegg til 1/4 G også få et ektefelle tillegg på 1/2 G, altså tilsammen kr. 22.800.- pr. år.

Som et lite apropos kan nevnes at invalidepensjonister kan tjene inntil 1/2 G = kr. 15.200,- pr. år uten at invalidepensjonen forkortes.

ETTERLATTEPENSJON

Etterlatte etter medlem av Statens pensjonskasse har med visse unntak rett til enke-/enkemannspensjon og barnpensjon.

BEREGNING AV ETTERLATTEPENSJON

Pensjonen er avhengig av:

- pensjonsgivende tjenestetid
- pensjonsgrunnlag
- pensjonsprosent

PENSJONSGIVENDE TJENESTETID

Som tjenestetid regnes den tid avdøde har vært medlem av pensjonskassen. Hvis vedkommende dør i tjenesten, regnes også den tjenestetid som vedkommende ville fått ved å fortsette frem til aldersgrensen, som pensjonsgivende.

PENSJONSGRUNNLAG

Se ovenstående – under invalidepensjon.

PENSJONSPROSENT

Enke-/enkemannspensjon utgjør 60% av den alderspensjon avdøde ville fått ved å fortsette i stillingen til aldersgrensen.

Eksempel:

Avdødes pensjonsgrunnlag = 150.000

$$\frac{150.000 \cdot 66 \cdot 60}{100 \cdot 100} = \underline{\underline{60.000}}$$

SVV på Vestfoldutstillingen:

Data og trafikktest

Av Erik Thomassen



Gledelig stor interesse for vegvesenets stand på Vestfoldutstillingen. Folk fikk prøve trafikkunnskapene og fikk orientering om trafikkstyring og plan- og anleggsarbeid på E 18.

81.900 mennesker besøkte Vestfoldutstillingen i Larvik i tida 6.—14. august. Blant mange hundre

utstillere fant man Statens vegvesen Vestfold, og det er neppe å ta for hardt i om man hevder at vår stand var en av de mer besøkte på utstillingen. Til tider var det tendenser til trafikkork i hall F der folk fra Biltilsynet og planavdelingen virkelig fikk folk i tale.

Dette dersom vedkommende hadde full opptjeningstid, ved kortere opptjeningstid avkortes tilsvarende.

ERVERVSPRØVING AV PENSJON

Enke-/enkepennspensjon skal ervervsprøves. Dette gjelder likevel ikke enkepensjon når avdøde har vært medlem av pensjonskassen før 1.10.76.

BARNEPENSJON

Barnepensjon utbetales etter fastsatte regler frem til de er 18 år. Barn under utdanning kan tilstås pensjon inntil fylte 21 år når det ikke forsørger seg selv eller har midler til det.

Nærmere opplysninger vedr. ovenstående kan rettes til personalseksjonen.

Standen vår var bygd opp om fire hovedelementer som til sammen skulle gi publikum et bilde av Statens vegvesen, bredden i virksomheten vår, bruken av høyteknologi og nye byggemetoder og dessuten vår utadrettede virksomhet mot nærmiljø og trafikanter.

Planavdelingens utredningsseksjon stilte med datautstyr som viste trafikkstrømmen direkte ute på E 18. Utviklingen ble overvåket fra time til time og fortløpende presentert ved hjelp av datautskrifter og diagrammer. Samtidig fikk publikum anledning til å spørre om alt som opptok dem i forbindelse med E 18, enten det nå var Fokserød-proble-

matikken eller trasévalg i nordfylket.

Den største folkesammenstillingen var det likevel foran Biltilsynets bord. Her fikk folk muligheten til å prøve hvordan det sto til med trafikkunnskapene. Spørreskjemaet som var utformet som en førerprøve i miniatyr (med ti spørsmål istedet for femti), ble utfylt av bortimot 1.000 personer i løpet av de ni dagene utstillingen varte. Svært få klarte å svare rett på samtlige spørsmål, men alle fikk rettet sin prøve av en representant for Biltilsynet mens de ventet, og mange gikk nok fra standen med større kunnskaper enn de hadde da de kom.

På bakveggen kunne folk studere Statens vegvesens bruk av ekspandert polystyren i superlette veggfyllinger. En vegg var også reservert tegninger av elever ved Stavern barneskole. Tegningene var laget i forbindelse med åpningen av den nye gang- og sykkelvegen forbi Stavern skole i juni.

- Skjerp dere folkens!

Lagerbetjeningen registrerer med undring at svært mange kommer til lageret uten å vite kostnadssted og prosess. Vi klarer som regel sammen å finne ut kostnadsstedet, men når vi spør om prosessen, svares gjerne:

«Det vet du vel selv», og «det er ikke så nøye» eller «velg et selv» og «fritt valg i øverste hylle». Når da vi på lageret skal velge etter «elle-melle»-metoden blir primærtalene til prosessregnskapet gale, og vi kan da kutte dette ut når respekten for det er så dårlig.

Altså vårt hjertesukk!:

— Skjerp dere folkens, kjenn ditt kostnadssted og din prosess når du handler.

Med vennlig lager-hilsen
Anne-Berit, Bjørn
og Nils Wilhelm

Maskinavd. lager;
alltid til tjeneste!



HÅREK DEN HARDBALNE

