



\*1864 - 1989\* Statens vegvesen 125 år

# Vestfolder'n

Internt organ for Statens vegvesen Vestfold

Konkurransemaskinene:

# 2.000.000 KR.

## spart



Utviklingen for gravemaskinene er særlig positiv i 1988

Maskinavdelingens 1988-resultat viser at samfunnet sparte 2 millioner kroner på å bruke vegvesenets konkurransemaskiner og maskinverkstedet i stedet for private. Les mer om resultatene på

**KATALY-  
SATOREN**

side 4-5

**Vegbygging og  
miljøvern**

MIDTEN

side 3

Ny serie:

"Jobben"  
side 10



1864 - 1989 125 år  
**Vestfolder'n**

**Redaktør:**  
**Erik Thomassen**

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

**Opplag: 650**

**Sats og montasje:**  
**Statens vegvesen Vestfold**

**Kjære leser!**

I Vegvesenet er vi vant til å komme i skuddlinjen når gemyttene kommer i kok i den offentlige debatt. Mang en gang har lokale aksjonister utgytt sin vrede over vegvesenets planleggere når vegplaner presenteres. Nå opplever vi imidlertid noe nytt. Høyrestede miljøaksjonister forlanger at vi skal slutte å bygge nye veger og i stedet satse på kollektivttafikk. Vegvesenet er blitt utpekt som en av de store stygge ulvene i miljøsammenheng.

Mange av oss synes kritikken er urettferdig. Er det ikke tvert imot ofte slik at nye veger *løser* miljøproblemer ved at det blir mindre støy og forurensing i boligstrøk og ved at bilene får kjøre fritt i stedet for å stå og stampe i endeløse køer? Og er folk klar over den sammenhengen det er mellom vegstandard og antall trafikkulykker?

Kanskje kan det delvis være vår egen skyld at enkelte ikke ser verdien i nye veger. Har vi vært alt for opptatt av framkommelighetsperspektivet når vi har presentert nye vegplaner, og latt våre miljø- og sikkerhets-sidene av prosjektet forbli for mye i bakgrunnen?

**Erik**

## 1988: Anleggsav- delingen i støtet!

Vi omgir oss ofte med fremmedord. Produktivitet er ett av disse. I vår sammenheng brukes det om forholdet mellom en vare eller tjeneste og den innsats som skal til for å produsere varen eller tjenesten. Et eksempel kan være fjellsprenning. Den ferdige varen er den utsprengte fjellrøysa, mens innsatsen består av maskiner, mannskaper og sprengmidler. I vårt eksempel

måles røysa i kubikkmeter og innsatsen i kroner, for enkelhets skyld.

Å gi et riktig bilde av den totale produktivitetutviklingen i Statens vegvesen er vanskelig. Først og fremst fordi vi lager så mange ulike produkter. Lokalt gir det derfor størst mening å se nærmere på de konkrete produkter som vi gjennom systematisk driftsoppfølging kan måle og sammenligne over tid.

Anleggsdriften i vårt fylke har lange tradisjoner med dette.

Såvidt inne i det nye året kunne avdelingen presentere tall som er meget hyggelige. Fra 1987 til 1988 har vi hatt en produktivetsforbedring på fem av de tunge arbeidsprosessene i anleggsdriften:

-Fjellsprenning : 3,6%

- Masseflytting/løsmass. 29,2%
- Masseflytting/fjell: 27,7%
- Utlegging av bærelag: 12,9%

Til en etat som ønsker seg målstyring vil det imidlertid stilles krav om dokumentasjon av resultater innenfor de fleste arbeidsområder, også der hvor det føles vanskelig i dag. I avdelingens interne årsmeldinger såvel som i Statens vegvesen Vestfolds eksterne årsmelding vil derfor denne form for dokumentasjon ha en sentral plass. tasjon være sentral.

Det er all grunn til å være fornøyd med det som er dokumentert og at det er dokumentert.

## Maskinavdelingens 1988-resultat:

# STERKT!



Erik Thomassen

Maskinavdelingens fasit for 1988 er klar og viser oppsiktsvekkende og hyggelige tall. Man er nå konkurransedyktig i forhold til private maskinentreprenører på alle konkurransemaskin grupper. Maskinverkstedet opererer dessuten med priser som ligger betydelig lavere enn prisene på det private markedet. Alt i alt er det snakk om besparelser på i størrelsesorden 2 millioner kroner for samfunnet. Og kanskje enda viktigere: Man har bevist at offentlig drift *kan* være konkurransedyktig med privat og endog spare samfunnet for store beløp. Slik sett burde driftsresultatene for 1988 være interessante langt utenfor etaten

Mest oppsiktsvekkende er nok resultatene for gravemaskinenes del. På dette området har konkurransen vært betraktet som særlig tøff. Totalt produserte man ca. 5000 timer med egne maskiner i fjor. Dette utgjør ca. 26% av de totale gravemaskintjenestene. De to hjulgående gravemaskinene hadde i fjor en timepris som lå 53 kr (eller ca. 19%) lavere enn de tilsvarende private. Den mellomstore beltegå-



*2 millioner kroner sparte samfunnet på at vegvesenet i Vestfold brukte egne konkurransemaskiner i stedet for private entreprenører i fjor. Spesielt oppsiktsvekkende er resultatet for gravemaskinenes del.*

ende maskinen var 28 kr (eller ca. 8%) billigere enn de private av samme type.

De 13 store lastebilene som drives i konkurranse med private produserte i alt ca. 29.000 timer i fjor og gjorde dette 10% billigere enn private. Dette ga ca. 700.000 kroner i besparelser for etaten og dermed for samfunnet.

I 1988 ble det ikke leid inn biler av typen personbiler/små lastebiler. Hver av disse bilene koster etaten i gjennomsnitt kr. 46.000 pr. år. Et langtidsinnleietilbud av tilsvarende biler faller ikke så rimelig. Innhentede tilbud fra bilutleiefirmaer varierer mellom kr. 50.000 og kr. 90.000 pr. år. I Vestfold har vi nå

44 biler av denne typen.

På de fire store vegvalsene sparte vi i fjor kr. 141.000 og man må derfor trygt kunne si at vi er meget konkurransedyktige på denne typen maskiner også.

Maskinverkstedet hadde en timepris på 250 kroner i fjor, og dette er langt mindre enn det vi måtte ha betalt dersom vi skulle bruke private verksteder. I Tønsberg-området er sammenlignbar timepris på private verksteder nå kr. 370 i gjennomsnitt. Undersøkelser fra Østfold viser at vegvesenets verksted der er fullt på høyde med private i kvalitet og effektivitet. Det er ingen grunn til å tro at vi skulle ligge noe dårligere an hos oss.



Katalysator på nye biler:

## MILJØVENNLIGERE FRA 1. JANUAR



**Anton Asbjørnrød**

Bensindrevne personbiler som registreres første gang i Norge 1. januar 1989 eller senere, skal når de tas i bruk, tilfredsstillende avgasskrav på US 83-nivå. Disse krav er så strenge at det i dag ikke finnes noe motor-konsept som kan tilfredsstillende kravene uten at det monteres en katalysator i avgasssystemet.

For hver liter bensin bilen forbruker støtes det ut ca. 12 kubikk-meter avgass gjennom eksosutløpet. Uten rensing av avgassene vil samlet utslipp fra biltrafikken i Norge pr. år utgjøre:

500 000 tonn CO (karbonmonoksyd)  
50 000 tonn HC (hydrokarboner)  
60 000 tonn NO<sub>x</sub>(nitrogenoksider)  
4 000 tonn SO<sub>2</sub>(svoveldioksyd)  
4 000 tonn partikler

500 tonn PB (bly) (blyfri bensin vil eliminere dette utslipp)

Ved å montere en katalysator i avgasssystemet kan disse skadelige stoffene effektivt omdannes til ufarlige forbindelser som i stor grad vil bestå av kullsyre og vann. En katalysator er av utseende svært lik en eksosspotte, men innvendig er den utstyrt med en porøs innsats hvor overflatene er belagt med et meget tynt lag av platina. For at katalysatoren skal virke tilfredsstillende er den avhengig av at motoren til enhver tid har et riktig blandingsforhold (luft/bensin). Det er derfor montert inn en lambda-sonde i eksossystemet som til enhver tid registrerer oksygeninnholdet i avgassen og en mikroprocessor som tolker signalet fra sonden og styrer luft/bensin-dosseringen. Dette medfører at det er kun på moto-

rer som er utstyrt med bensin-innsprøytning eller event. elektronisk styrt forgasser at katalysator kan anvendes.

Ettermontering av katalysator på biler som ikke er beregnet for katalysator-drift har ingen eller liten hensikt. I så fall ville dette medføre en meget kostbar ombygging av motoren for at katalysatoren skulle få noen virkning. I Norge er det nå registrert ca. 1.7 mill personbiler hvorav bare en liten brøkdel er utstyrt med katalysator. Gjennomsnittsalderen på personbiler i Norge er ca. 7-8 år, mens ca. 30 % av personbilparken er fra 11 år og eldre. Vi vil derfor sannsynligvis bevege oss fremover mot år-hundreskifte før vi vil få full virkning av katalysator-bilene.

Måling og kontroll av eksosgassenes innhold er en omstendelig og kompli-

## Fire ledige vegsjefstillinger: **HER ER SØKERNE:**

sert prosess som foreløpig, med nåværende målekriterier, kun kan foretas i motorlaboratorier. Ved registrering av nye og brukt-importerte personbiler etter 1. januar 1989 vil det derfor bli krevet en dokumentasjon fra

bil-fabrikanten eller et uavhengig laboratorium om at bilen oppfyller kravene til avgassenes sammensetning. Biltilsynets kontroll vil da bestå av en visuell komponentkontroll, d.v.s. en kontroll av at katalysatoranlegget er montert. Vegdirektoratet vil foreta fortløpende stikkprøvekontroll av et visst antall biler ved Teknologisk Institutt som har utstyr for slike målinger.

Bilfabrikanten må videre dokumentere at katalysatoranlegget har tilfredstillende renseseffekt inntil kjørte

80 000 km eller i 5 år. I motorrommet skal det plasseres et klebemerke som skal inneholde opplysninger om de viktigste justeringsdata for motoren, i tillegg skal det med hver bil følge vedlikeholdsinstruksjoner på et skandinavisk språk for å sikre riktig bruk og vedlikehold av bilen.

Til slutt en advarsel til alle som har, eller kommer til å anskaffe bil med katalysator; det må *kun* benyttes bly-fri bensin på tanken, bly i bensinen vil ganske hurtig ødelegge katalysatoren slik at den ikke har noen rensende effekt i det hele tatt. Det blir hevdet at 1 - 2 bensinfyllinger med bly-holdig bensin er nok til å ødelegge eller vesentlig nedsette katalysatorens rensende effekt. Ved påfyllingsrøret skal det derfor være et klebemerke med påskrift: "Blyfri bensin" Videre skal det i bensinpåfyllingrøret være innsatt en forsnevring som hindrer innføring av tappestol-munnstykke fra bensinpumpe med bly-holdig bensin.

**I Statens vegvesen skal det nå ansettes nye vegsjefer i fylkene Akershus, Telemark, Vest -Agder og Troms. Da søknadsfristen gikk ut, hadde disse søkt:**

### **Akershus:**

Tor Høie, 45 år, Akershus vegkontor  
Kjell S. Jahren, 60 år, Akershus vegkontor  
Amund Bolstad, 48 år, Hedmark vegkontor  
Gerhard Hjelbak, 53 år, p.t. Norad/Buskerud vegkontor  
Ole Witsø, 48 år, Vegdirektoratet  
Kjell Bjørvik, 44 år, Sør-Trøndelag vegkontor  
Erik Furuseth, 47 år, Vegdirektoratet  
Thorleif Martin Sagbakken, 59 år, Østfold vegkontor  
Jostein Drevdal, 42 år, Oslo kommune  
Stein Fyksen, 44 år, Vegdirektoratet

### **Telemark:**

**Andreas Setsaa, 44 år, Vestfold vegkontor**  
Øivind Lars Søvik, 47 år, Hordaland vegkontor  
Jan Ove Sannes, 53 år, Telemark vegkontor  
Karl Edvard Gran, 49 år, Telemark fylkeskommune  
Anders Hoel, 41 år, Telemark vegkontor  
Ole Witsø, 48 år, Vegdirektoratet  
**Tore Kaurin, 36 år, Vestfold vegkontor**  
Kjell Bjørvig, 44 år, Sør-Trøndelag vegkontor

### **Vest-Agder:**

P. Anders S. Wahlstedt, 39 år, Vest-Agder vegkontor  
Bjørn Skaare-Botner, 64 år, Vest-Agder vegkontor  
Jørgen Fredrik Ording, 55 år, Vest-Agder vegkontor  
Hans Seland, 46 år, Vest-Agder vegkontor  
Svein Stordahl, 47 år, Elkem Tecnology  
Kjell Glud Carlsen, 59 år, OIS Contracting A/S  
Øivind Lars Søvik, 47 år, Hordaland vegkontor  
**Tore Foss, 48 år, Vestfold vegkontor**  
**Andreas Setsaa, 44 år, Vestfold vegkontor**  
En søker ønsker ikke navnet sitt offentliggjort

### **Troms:**

Jan Inge Hille, 39 år, Balsfjord kommune  
Eilif Mathisen, 46 år, Troms vegkontor  
Torbjørn Naimak, 41 år, Vegdirektoratet  
**Tore Kaurin, 36 år, Vestfold vegkontor**  
To søkere ønsker ikke navnet sitt offentliggjort



## Miljødebatten:

# *-Må vi slutte å bygge veger ?*



Erik Thomassen

Må klokka skrus tilbake? Kan utviklingen reverseres? Skal vi tilbake til 50-åras situasjon da privatbilene var få og tog og buss det vanlige kommunikasjonsmiddelet?

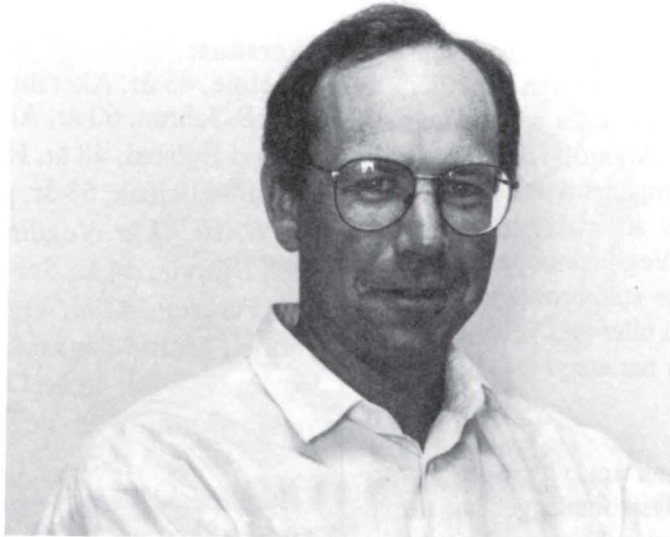
Bilen har blitt utropt til miljøfiende nr.1 og dermed kommer vegvesenet i skuddlinjen. Våre prosjekter i Tønsberg og på E 18 angripes fordi man mener de vil føre til økt biltrafikk og dermed økt forurensing. I stedet for nye veger mener man at det skal satses på kollektivtransport. Øystein Ludvigsen er leder for utredningsseksjonen på vegkontoret og dermed den som har hovedansvaret for å kikke i vegvesenets glasskule.

*-Må vi slutte å bygge veger nå, Øystein?*

-Jeg mener vi må bort fra den enten/eller-tenkingen som miljøbevegelsen legger opp til. Det er ikke slik at behovet for nye og bedre veger plutselig har blitt borte selv om det nå fokuseres på bilen som forurensner. Vi trenger fortsatt nye veger mange steder for å få et bedre by- og bomiljø og færre ulykker. I tillegg mener jeg at vi må satse mer på å få folk til å bruke sykkel, buss og tog i større utstrekning enn nå.

*-Hvordan kan vi gjøre dette?*

-Jeg kan vanskelig tenke meg at vi i så fall kan komme utenom mer bruk av tvang, restriksjoner og andre upopulære politiske tiltak. Velmente ord og vendinger og det evige kravet om "holdningsendring" kommer vi ikke langt med.



*-Vi må få slutt på svart/hvitt-tenkningen i miljødebatten, sier Øystein Ludvigsen. Vi trenger fortsatt nye veger for å få ned antallet ulykker og trafikken bort fra bomiljøene.*

*-Tør politikerne våre dette, da?*

- Ja, det spørsmålet stiller jeg meg også. Jeg tror ihvertfall ikke politikerne eller miljøvernaktivistene for den saks skyld, er klar over hvilke drastiske endringer som må til for å redusere biltrafikken vesentlig.

*- Vil ikke et bedre utbygd kollektivtilbud i seg selv være egnet til å redusere biltrafikken?*

- Jo, i noen grad, men jeg tror ikke dette alene vil være tilstrekkelig til å løse noen problemer. Se f.eks. på forholdene i Oslo. Ingen by i Norge har bedre utbygd kollektivtrafikk enn hovedstaden. Likevel velger svært mange å ta bilen når de skal på jobb eller f.eks. på kino.

*- Hvorfor?*

- I noen grad dreier det seg selvfølgelig om latskap, men vi skal også være klar over at vi har hatt en samfunnsutvikling de siste ti-årene som i stigende

grad har gjort oss avhengig av privatbilen. Nye boligområder er plassert langt fra arbeidsplassene og byene, i mange kommuner er det lagt opp til spredt bosetting; næringsetableringer og handlesentra er plassert utenfor byområdene, men tett opp til hovedvegene. Se på Obs! på Fokserød, det nye Tassebekk-senteret som er under planlegging og alle næringsetableringene i Ås-området. Dette er eksempler på at man planlegger for privatbilen. Likedan er det med fylkets ønsker om at fremtidig boligbygging i større grad skal skje på "innsiden" av E 18.

*- Men planlegger ikke også vi for økt bilbruk i fremtiden? Vi opererer jo med prognoser som tilsier opp til 50% trafikkvekst fram til århundreskiftet.*

- Trafikkprognosene er spådommer og ikke målsetninger. Det er det viktig å ha klart for seg. Prognosene er et forsøk på å forutsi hva som vil skje i Norge, som i alle andre land, dersom

fritt bilhold og fri bilbruk, dagens samferdselspolitikk og målet om samfunnøkonomisk vekst fortsatt skal gjelde. Bare dramatiske endringer på ett eller flere av disse punktene vil kunne endre dette.

*- Hvordan vil utviklingen bli i Vestfold framover dersom man f.eks. skal planlegge for en 25% reduksjon i bilbruken fram mot år 2000?*

- Dette vil slik jeg ser det måtte medføre at man satser på å konsentrere næringsutviklingen til byene og at boligbyggingen i større grad må skje etter en overordnet plan og i tette konsentrasjoner. Bare da kan man legge til rette for økt kollektivtrafikk og redusere behovet for bilbruk. Dessuten må politikerne være villig til å gi betydelige subsidier til kollektivtrafikken fordi den aldri vil bli selvfinansierende. I tillegg må man legge sterke restriksjoner på bilkjøring generelt og på parkering. Alt dette er tiltak som vil kreve en mye sterkere offentlig styring enn det man ser i dag.

*- Og da kan man skrinlegge alle nye vegprosjekter?*

- Nei, langt ifra. Nye veger vil fortsatt være helt nødvendige for å få ned antallet ulykker, for å bedre bomiljøet mange plasser, og for å legge forholdene bedre til rette for næringslivet. Husk på at E 18 i dag har så stor trafikk at det egentlig burde ha vært 4-felts motorveg gjennom store deler av fylket. Vi er så langt på etterskudd med vegbyggingen at selv ikke en relativt kraftig reduksjon i trafikken vil overflødiggjøre de prosjektene vi nå arbeider med.

## SKIDAG

HVIS DET BLI SNØ vil Vegas skidag bli arrangert ved Håskens i Andebu

**lørdag 4. mars.**

Nærmere orientering senere.

Skigruppa i VEGA

# NY GRAVEMASKIN



*Komatsu`en er vår største maskin til nå. I forgrunnen Helge Knutsen som er fører på maskinen.*



**Kåre Holtung**

**På nyåret mottok maskinavdelingen sin hittil største anleggsmaskin, en gravemaskin på 30 tonn.**

Maskinen, en Komatsu PC 300-3, er levert av firma Hesselberg Maskinas og har en anskaffelsespris på kr. 1.228.800,-. Dette utgjør en forholdsvis stor andel av maskin-avdelingens totale anskaffelsesbudsjett.

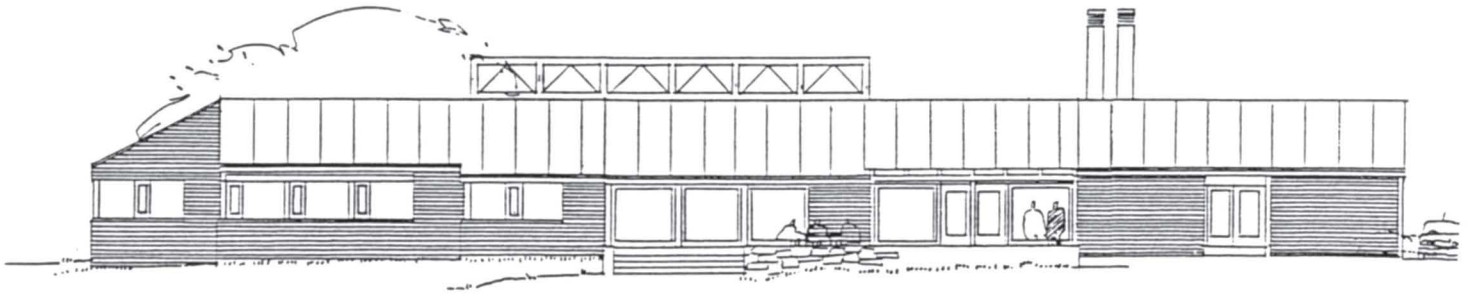
Gravemaskindrift i egenregi er ganske uvanlig, og Vegdirektoratet gir ikke grønt lys for en slik anskaffelse uten at lønnsomheten er klart dokumentert. Vi kunne imidlertid dokumentere en meget høy utnyttelsesgrad og lav timepris på vår maskinpark. Sammen med argumentet om de store masseforflytningsoppgaver som vi har foran oss i de nærmeste år, gjorde dette at vi fikk vårt ønske oppfylt.

En vesentlig del av æren for maskinenes gode driftsresultater har våre dyktige maskinførere. Vi vil bevise at egenregidrift av gravemaskiner er liv laga, og kan tenke oss å utvide parken med en enhet når de virkelige store arbeidene på E-18 i nordfylket kommer i gang,

## HYTTA PÅ LIFJELL

er den eneste vi disponerer i 1989. Ved week-end-leie er bestillingsfristen to uker, ved ukeleie tre uker. Ved fristenes utløp foretas det loddtrekning dersom det har meldt seg flere søkere. Hans Stordal eller sentralbordet på vegkontoret (033)13210 tar imot bestilling.

Velferdskomiteen



FASADE SYDØST

M = 1:100

# SLIK BLIR VEG- OG BILTILSYNSSTASJONEN I HOLMESTRAND



Erik Thomassen

Ledelsen har bestemt seg for å satse på forslaget fra arkitektfirmaet Kristiansen og Bernhardt as i Tønsberg når den nye kombinerte veg- og biltilsynsstasjonen skal bygges på Skjeggestad i Holmestrand. Stasjonen blir liggende i umiddelbar nærhet av nye E 18 i nordfylket. Bygningen som skal stå ferdig i 1990 skal fram til nye E 18 i nordfylket er fullført, benyttes til anleggsrigg. Tidligst i 1995 vil det være full drift av veg- og biltilsynsstasjon på Skjeggestad.

Fem firmaer ble invitert til å komme med ideutkast til ny veg- og biltilsynsstasjon i nordre Vestfold. De innkomne forslagene er gjennomgått av arkitektfirmaet Børve og Borchsenius as i Porsgrunn. Parallelt med dette ble løsningene vurdert av de berørte funksjoner og organisasjoner i Statens vegvesen Vestfold.

Om det anbefalte forslaget sier Børve og Borchsenius: "Situasjonsplanen viser et anlegg som det vil bli lett å orientere seg i. De forskjellige funksjoner er ryddig og

oversiktlig organisert, og de utadrettede publikumsfunksjonene er greit skilt fra funksjoner for intern drift. Hovedinngangen vil ligge iøynefallende plassert i forhold til publikumsadkomsten. (...) Bygget vil få et tiltalende utseende med den materialbruk som er foreslått (tegl). Det er god overensstemmelse mellom byggets planløsning og volumer ved at de enkle skråtakene avspeiler planens utforming og byggets bærende konstruksjoner. (...) En enkel, ordnet planløsning og et ryddig konstruksjonssystem med enkle skråtakskonstruksjoner (takstoler) vil gi prosjektet en normal, akseptabel byggekostnad. Materialbruken er ikke uvanlig kostbar. Det finnes rimeligere kledning enn teglstein, men vedlikeholdshensyn berettiger valget fullt ut. Prosjektet har et samlet bruttoareal på ca. 910 m<sup>2</sup>"

Uavhengig av arkitektfirmaet i Porsgrunn kom ledelsen fram til samme konklusjon. Brukerorganisasjonene samlet seg imidlertid om forslaget "Stjernen B" fra arkitektfirmaet Arild Berg i Drammen. Dette har en







Ny serie:

"Jobben"

# Med Julius i Hallen



Erik Thomassen

En vanlig januarmorgen møtte Vestfoldregionens utsendte på jobb med Julius A. Løkke på biltilsynsstasjonen i Larvik. Meningen var å være med en formiddag for å få et inntrykk av hvordan en vanlig arbeidsdag kan arte seg i kontrollhallen på en biltilsynsstasjon.

Julius skulle ta seg av personbilløpet denne dagen. Vi tenkte tilbake på yngre dager da biltilsynets kontroll var rene skjærsilden for stolte bileiende kamerater. Mang en bil var det som møtte sitt endelikt i møtet med strenge "bilsakkyndige".

Første bil inn gjennom porten i enden av hallen var en -73 DAF. Vi var forberedt på sterke scener. Ut av bilen hoppet en ungdom som ikke så det minste nervøs eller engstelig ut. Og det hadde han det heller ingen grunn til. Riktignok manglet venstre speil, og riktignok var det litt vel mye oljelekkasje fra differensialen og en skade i den ene dekkstammen, men den gamle hollenderen var ellers i upåklagelig stand. Løkke hadde derfor ikke de minste betenkeligheter med å sende den ut til mange nye år i trafikken.

Samtidig som den remdrevne DAFen



Lite å utsette på de bilene som ble kontrollert mens Vestfoldregionen var på besøk

putret ut gjennom porten i enden av hallen, gled det en rød Toyota MR2 toseters sportsbil inn den andre porten. Nå skjønnte vi ingen ting. Man hadde vel ikke kallt denne bilen inn til kontroll?

- Karosseriskifte, sa Julius. Verkstedseieren som viste fram bilen hadde kjøpt et vrak av et forsikringsselskap, plukket ut motor, gearkasse og bakaksel, importert en tilsvarende bil uten disse delene fra Vest-Tyskland og satt det hele sammen.

-Poenget er at han slipper å betale motorvognavgifter på denne måten, sa Julius. En fullt lovlig, men lite kjent mulighet.

-Dette er omtrent det eneste man kan tjene penger på i denne bransjen i dag,

sa verkstedseieren, mens Julius sjekket at alle plombene som beviste at delene fra vraket var med, satt der de skulle og understellsnummeret stemte med tollpapirene. 115. 000 kr. var bilen solgt for. Nå fikk den ny identitet, d.v.s. nytt understellsnummer og registreringsnummer.

Fram til lunch rakk vi å kikke på to Taunuser og to Volvoer. Alle i meget bra stand. Deretter bar det inn til alle telefonbeskjedene som hadde hoppet seg opp og til kaffe og matpakke.

-Det blir veldig mye publikumshenvendelser i denne jobben, sier Julius, vi må hele tiden vurdere om vi skal prioritere folk på telefonen eller de som venter i hallen og det er ikke alltid like lett.

## Ferske fjes

**STATENS  
VEGVESEN**  
**125 ÅR**  
– for bedre transport

### Elektriker

Sven Svenvig er ansatt som elektriker i vedlikeholdet og skal ha med lyssignallanleggene over hele fylket å gjøre.



### Hva skjer i jubelåret?

16. april 1864 ble Vegdirektoratet opprettet. Det vil si at vi kan feire 125-års jubileum som statsetat nå i år. Jubileet vil bli merke på flere måter både sentralt og i de enkelte fylkene.

Her i Vestfold vil markeringen særlig knyttes til åpningen av den nye biltilsynsstasjonen i Tønsberg i august. Foruten selve åpningshøytideligheten, vil det bli en fest for alle ansatte og en utstilling av museumsmateriell og gamle bilder på Ås.

I Vestfold vil vi ellers markere jubileet gjennom deltakelse på Tønsbergmessa og Vestfoldutstillingen og ved å utgi et eget jubileumsskrift som i det vesentlige skal bygge på det som finns av historisk bildemateriale i etaten. **De som har bilder som kan være av interesse bes kontakte Mary Kristensen på vegkontoret snarest.**

Eksternt vil vi forsøke å markere oss gjennom en nyttigivelse av sykkelkartboka som kom for noen år siden. Samtidig vil vi ta initiativet til en aksjon for større bruk av sykkel som transportmiddel og bedre bruk av g-vegene.

### Nye på vegkontoret



*Sissel M. Døhlen (stående) og Margrethe Jansen*

**Sissel M. Døhlen** har overtatt etter Marit Wroldsen Dahl i behandlingen av dispensasjonssøknader etter vegtrafikkloven. Hun kommer fra Akershus sentralsykehus, Lørenskog

**Margrethe Jansen** er ansatt som sekretær for vegsjefen. Hun kommer nå fra et lite datafirma og har tidligere vært ansatt på Fylkesmannens miljøvernavdeling.



uke	ma	ti	on	to	fr	lø	sø
6			1	2	3	4	5
7	6	7	8	9	10	11	12
8	13	14	15	16	17	18	19
9	20	21	22	23	24	25	26
10	27	28					

# FEBRUAR

## VEGA BOWLING /TØNSBERG

onsdag 1. februar	kl. 19.00 Vega 3 - Tønsberg varelager
torsdag 2. februar	kl. 19.00 Vega 1- Måkerøy 2
tirsdag 7. februar	kl. 18.00 Vega 3- K-bank
tirsdag 7. februar	kl. 20.00 Vega 2- Centrum glass
mandag 13. februar	kl. 19.00 Vega 3- Sæther 2
mandag 13. februar	kl. 20.00 Vega 2- Tønsberg papir
onsdag 15. februar	kl. 17.00 Vega 1- Bilservice

## RUNDE DAGER:

60 år:  
Odd Damdalen, 14 februar

65 år:  
Erland Tollefsen, 6. februar

## BLIR DU MED PÅ BY`N?

Vi møtes på "Kong Sverre" pizzarestaurant i Tønsberg **tirsdag 7. februar** ca. kl. 19.00 og etterpå går vi på "Klubben" hvor det er fin musikk - Pipe Lines spiller!!

Hvis vi blir mange bør vi bestille bord på "Klubben" så meld deg på til sentralbordet på vegkontoret innen torsdag 2. februar!

Hilsen Anne-Mai

## MØTER:

- 1. februar: Opplæringsutvalget
- 3. februar: Ledermøte
- 8. februar: Prosjektpro.
- 10. februar: Driftsmøte
- 14. februar: Driftskonferanse
- 15. februar: Driftskonferanse
- 17. februar: Fellesmøte
- 22. februar: AMU
- 24. februar: Ledermøte

## ENDRING I RUTINE FOR TILSTELNING FOR TILSATTE ETTER LANG TIDS TJENESTE - 25, 40 ELLER 50 ÅR



Annlaug Wold

I følge Statens personalhåndbok pkt. 257.52 kan det vises oppmerksomhet overfor tilsatte som har vært i samme virksomhet i 25, 40 eller 50 år.

I denne forbindelse gis det en gave eller gavekort til kr. 500,-.

Hittil har vi praktisert dette ved at jubileet har vært "feiret" så nær opp til jubileets dato som mulig. Det har vært en enkel tilstelning på arbeidsplassen, der vedk. nærmeste overordnede og arbeidskamerater har deltatt. Om mulig har driftssjef/vegsjef også vært tilstede.

Fra 1. januar 1989 går vi inn på en ny ordning som også praktiseres i endel andre fylker. Dette ble vedtatt på ledermøte nr. 1/89.

Ordningen vil bli praktisert på følgende måte:

Tilsatte som i løpet av kalenderåret oppnår å ha vært tilsatt i samme virksomhet i 25,40 eller 50 år vil bli "samlet opp" og markeres i forbindelse med "julekaffen" på de respektive arbeidsplasser. Da er jo alltid avdelingsleder med og som regel vegsjef eller driftssjef. Dette vil bety mer lik

behandling for alle, og vi håper rammen rundt det hele vil danne en bedre bakgrunn for markeringen enn tidligere.

Personalseksjonen vil som tidligere kontakte den enkelte i forbindelse med gaveønske. Dersom en person skulle slutte/gå av med pensjon tidligere i året, vil denne oppmerksomhet skje i forbindelse med avslutning av tjenesten.

Vi håper at alle blir tilfreds med ordningen.