



Aktuell!

Vestfolder'n

Internt organ for Statens vegvesen Vestfolds ansatte

Klart for miljøkontroll

Biltilsynet er nå klare til å gå i gang med kontroll av CO-utslippene fra bilparken. Foreløpig er det kommet en avgassmåler til fylket, og denne er plassert i Larvik inntil videre. Etter planen skal det gjennomføres 10 000 miljøkontroller i Vestfold i år.



Side 3

Avgassmåleren viser innholdet av karbonmonoksyd (CO) og hydrokarboner i eksosen. Foreløpig vil det bare bli kontroll av CO.

****SALT**SALT**SALT**SALT**SALT**SALT**SALT**SALT**SALT****

Debatten går videre, side 11 - 13



Redaktør: Erik Thomassen

Redaksjonsråd:
Anton Asbjørnrød
Tore Jan Hansen
Kåre Holtung
Trygve Larsen
Johan Lepperød

Sats & lay-out:
Statens vegvesen Vestfold

Trykk: ELO Grafisk, Larvik

Opplag: 700

Redaktøren mener:

Hyggelig utvikling!

Hva i all verden er det som er i ferd med å skje? For andre måned på rad må vi ty til 16 sider for å få plass til alt stoffet som ramler ned på redaktørens pult. Denne gangen har ikke mindre enn 11 personer bidratt med stoff til avisa. Selv har vi bare funnet det nødvendig å bidra med en artikkel i tillegg til det redaksjonelle stoffet.

Vi velger å tro at grunnen til "stoffeksplosjonen" er at det har lyktes redaktøren og et aktivt og inspirerende redaksjonsråd å gjøre Vestfolder`n mer aktuell gjennom den hyppige utgivelsestakten og den korte produksjonstida. Samtidig er bladet blitt mindre av et "koseblad" og mer av et organ for friske meninger og debatt.

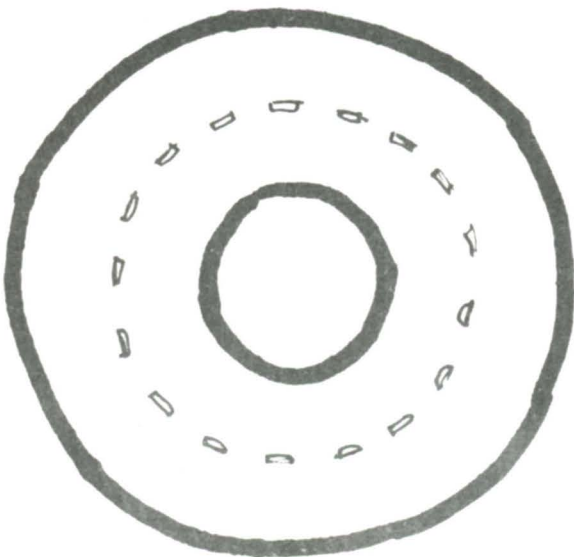
Den raske produksjonstida medfører helt klart at den journalistiske og grafiske kvaliteten mange ganger blir så som så. Vi har imidlertid valgt å prioritere rask informasjonsformidling framfor alle andre hensyn. Dette går særlig utover bildematerialet som blir begrenset og ofte av temmelig tvilsom kvalitet.

Vestfolder`n slik den ser ut i dag er særegen i vegvesenets bedriftsavisflora. Vi skjems ikke over det, men ser det heller ikke som et mål i seg selv å være annerledes. Vi er heller ikke sikker på at dagens form er ideell og tar gjerne mot synspunkter på hva som kunne ha vært annerledes og bedre.

Tidligere har vi lovd å bli mer grasrotorientert. Det er et løfte vi har tenkt å ta alvorlig, men når stofftilgangen er så stor som nå, medfører det at det blir vanskelig å få plass til reportasjer fra grunnplanet i etaten. For redaktøren er det nemlig et prinsipp at alle som sender stoff til avisa skal få dette mest mulig ubeskåret på trykk i første nummer.

I dette nummeret fortsetter salt-debatten som Kåre Holtung trakk i gang i februar. Dette er en sak som engasjerer, og debatten kommer uten tvil på riktig tidspunkt. Det er ingen hemmelighet at saltbruken skal vurderes i sin fulle bredde i løpet av våren, og enkelte presser tydelig på for å få revurdert vår tradisjonelt restriktive holdning til salt. Vestfolder`ns spalter står fortsatt åpne for alle slags synspunkter på salting, så vel som på andre saker av større eller mindre viktighet.

Verdens vakreste blir stadig vakrere!



Vi i Vegvesenet er ikke kjent for å hvile på våre laurbær! Så skjedde heller ikke etter at Landstads plass ble tildelt Vegdirektørens store heder: "Vakre vegers pris" i fjor. Helt fornøyd var man nemlig ikke på Planavdelingen. Noe skurret! Landstads plass var likevel ikke fullkommen! Et disharmonisk element hadde sneket seg inn. Etter nitide studier klarte man å isolere problemet: Bilene!! Disse metalldingsene som svirret rundt inni vårt estetiske paradis og avga både støy og eksos! Noe måtte gjøres.

Månedens rundkjøring er Planavdelingens trafikkseksjons svar på problemet. Når rundkjøringen på Landstads plass nå blir bygd om etter dette nye revolusjonerende prinsippet vil anlegget framstå som *fullkomment* harmonisk. Vi bøyer oss i støvet!

Utrygt for miljøsyndere

Alt er nå klart for å sette i gang med avgasskontroll i Biltilsynet. Den første avgassmåleren til bruk på miljøkontroller ute på vegene her i fylket er foreløpig plassert hos biltilsynet i Larvik. I løpet av 1990 skal det etter planen gjennomføres 10 000 miljøkontroller i fylket.

av Erik Thomassen

"Mexa" avgassmåleren er hendig og lett å transportere. Ved bruk utenfor stasjonen medbringes et lett aggregat som sørger for strøm til måleren. En begrensende faktor er imidlertid at måleren ikke lar seg bruke i minusgrader. - Vi er selvfølgelig heller ikke særlig interessert i å bruke et kostbart elektronisk instrument som dette i regnvær, sier Tore Johannessen ved Biltilsynet i Larvik til Vestfold-er'n. De klimatiske begrensningene har da også ført til at avgassmåleren bare har blitt brukt med tanke på å vinne erfaring foreløpig.

Avgassmåleren kalibreres ved at gass med kjent sammensetning føres inn i dysen. Målingen foregår ved at en slange føres inn i eksosrøret. Motoren skal være varm og gå på tomgang. På digitale display vises %-innholdet av CO og hydrokarboner (HC) i avgassen. Foreløpig er det imidlertid bare aktuelt å kontrollere karbonmonoksyd (CO)- utslippet. Årsakene til at man foreløpig ikke skal kontrollere HC-utslippene er at kriteriene for lovlig utslipp er flytende, sier Johannessen. For CO er maksimalverdiene



Tore Johannessen og de andre i Biltilsynet skal etter planen gjennomføre 10 000 miljøkontroller på Vestfold-vegene i løpet av året.

forøvrig litt grovt sagt 4,5% for biler fra 70-åra og 3,5% for biler for 80-åra. For katalysatorbiler er kravene selvfølgelig langt lavere. De skal ikke slippe ut med enn 0,15% CO.

Biler som har for høyt CO-utslipp vil få mangellapp. For å få utslippet ned må man se nærmere på tenningen og forgasseren og kanskje også luftfilteret. For katalysatorbiler vil CO-målingene rett og slett kunne fortelle om katalysatoren virker som den skal eller ikke.

- Utslippet av CO er en god indikator på bilens helsetilstand, sier Anton Asbjørnrød til Vestfold-er'n. Dessuten gir det en indikasjon på drivstofforbruk og dermed totalutslippet av skadelige gasser. Helt uproblematisk er dette likevel ikke. For biler uten katalysator er forholdet nemlig det at utslippet av nitrogenoksider (NOx) øker sterkt når CO-utslippet blir svært lavt. Derfor er det da også en

nedre grense på 0,5% CO-innhold for biler uten katalysator.

-Foreløpig kan vi ikke kontrollere de kanskje mest skadelige gassene, nemlig HC, NOx, og CO₂, sier Asbjørnrød. For de to førstnevnte del må vi vente på at fabrikkene skal utarbeide skikkelige metoder og kriterier for slike målinger. Når det gjelder CO₂ er det lite å hente, fordi dette utslippet bare kan reduseres dersom brensel-forbruket blir mindre.

I løpet av året vil miljøkontrollene få en betydelig plass i Biltilsynets samlede utekontrollvirksomhet. Noen vil kanskje hevde at målingene foreløpig betyr mer for etatens miljøprofil enn for de faktiske utslippene av skadelige gasser. Like fullt tyder alt på at dette bare er begynnelsen på en utvikling som kommer til å få stor betydning for Biltilsynet og etaten på lengre sikt når metodene blir bedre og kriteriene sikrere.

Kulturarv og omdømme

Endelig har vi fått vårt eget historielag. Alle var enig om det på møtet den 20. februar. Til neste møte den 20. mars regner vi med å få godkjent forslag til vedtekter og dessuten valgt formann og styre.

Veg- og vegtrafikkhistorie er en viktig del av vår kulturarv. Historie er ikke bare noe vi skal ta vare på og trekke fram ved festlige anledninger. Historie er en verdifull ballast som vi skal ha med oss i vårt daglige arbeide. Derfor håper jeg at interessen for veg- og vegtrafikkhistorie skal bli allemannseie i etaten, noe et historielag kan bidra til. Vi har rikelig med stoff å hente i våre arkiver, blant våre ansatte og pensjonister, ved våre stasjoner og ute i terrenget. Vi har også mye å hente ved et nært samarbeide med andre historielag.

Så til noe helt annet. Hvordan står det til med vårt omdømme? Slett ikke verst, etter de signaler jeg får. Enkelte ynder å holde fast ved gamle myter som "mannen på spaden". Noen prøver å skape nye som "karene i de gule bilene".

Vi vil derfor i tiden framover legge større vekt på å profilere oss enda bedre, få klarere fram at vi er en effektiv og moderne etat, som er profesjonell og serviceinnstilt, og som forvalter skattebetalernes penger på en god måte. Vi er på mange måter i en konkurransesituasjon som betinger at vi kan dokumentere vår tilstedeværelse, og vise at vi er innstilt på å samarbeide for å finne fram til gode løsninger for samfunnet.

Trafikkseksjonen på planavdelingen har nå satt søkelyset på seg selv for om mulig å gjøre en enda bedre jobb. Dette ser jeg på som en fin og positiv tilnærming som i sterk grad kan bidra til vårt positive omdømme.

Vi vil også sette i gang en spørreundersøkelse for nærmere å få klarhet i hvor vi står. Vedlikeholdet blir dessuten involvert i en landsomfattende undersøkelse. Alt bør bidra til at vi kan gjøre en enda bedre jobb, men til syvende og sist er det min og din holdning som avgjør.

Johan Lepperød

Nye medlemmer i velferdskomiteen

To medlemmer av velferdskomiteen er skiftet ut. Sammensetningen ser nå slik ut:

Ledelsens representanter:

Dag Atle Tangen, vegkontoret
Margrethe Jansen, vegkontoret

Organisasjonenes representanter:

Anne Mari Johansen, biltils. Horten
Nils Mehammer, E 18 Lundskogen
Eivind Holtan, E 18 Lundskogen

Observatør:

Hans-Thv. Kittelsen, Ås

Kontaktperson for hytta på Lifjell er Margrethe Jansen. Bestilling av hytta skjer som før til sentralbordet på vegkontoret, tlf. 033 13210.

Kurs i mars

Sentrale kurs:

X.25 datakommunikasjon, 5.-7. 3, 2 delt.
Konf. for EDB sikkerhetsansv. 13.-15.3 1d.
Biltilsynskonferanse 20. - 22.3, 1 delt.
EDB (VIPS/ANKVAL/ANTON) 20.-22.3 5 delt.
Internkonsulentoppl. 26.-29.3. 1 delt.
Kontroll/overføring dekkedata 29.-30.3. 1 delt.

Lokale kurs:

Virksomhetspl. 29. - 30. 3., 9 delt.
Arbeidsmiljø 26. - 29.3, 8 delt.

Eksterne kurs:

Skoleringsforum samfunnsplanlegging, 8.3., 2 delt.
Lagerforvaltning 1, 26.2-2.3, 1 delt.
Bruk av sementer, pozzolaner og tilsetninger i betong, 14.-16.3. 1 delt.
EEU/prosjektstyring, 26.-30.3, 1 delt.
Kurs for sjåførlærere og sensorer om funksjonshemninger, 15. - 16. 3, 1 delt.
PIARCH-konf. 14.-16.3., 7 delt.
Signalregulering, 19.-21.3, 1 delt.
Seminar obl. landevegskjøring, 21.3, 1 d.
Vegserviceanlegg og rasteplasser 26.-27.3., 1d
Kartdagene 1990, 28.-31.3., 1 delt.
ND-Open LAN-DRIFT-1 28.-30.3, 2 delt.
Tårnkranførerkurs, 19.-30.3., 1 delt.
Vegvedlikehold og kjøreforhold, 6.3. 4 d.

35 erstatningskrav mot Vegvesenet i 1989

I 1989 kom det inn 35 erstatningskrav mot vegvesenet mot 40 i 1988. 12 av kravene ble helt eller delvis avslått. 2 av kravene var ikke spesifisert med beløp, mens de øvrige tilsammen beløp seg til kr. 342.700,-. Vi har erkjent ansvar for tilsammen kr. 125.000,- av disse kravene.

av Yngvar Pedersen

De to største kravene gjaldt skader på hus i forbindelse med anleggsarbeid. Det ene ble behandlet av fylkesutvalget og betalt med kr. 15.600,-, mens totalkravet var på kr. 81.600,-. Det andre kravet av denne typen er på kr. 91.400,-, og er under behandling. Her er det foreløpig ikke enighet mellom vegvesenet og motparten. I forbindelse med "tyngre" anleggs- og vedlikeholdsarbeider i nærheten av bygninger er det viktig å foreta registrering av huset ved en fagkyndig byggmester og gjerne ta noen bilder også. Det kan avskjære mange diskusjoner etter at arbeidene ved huset er avsluttet. Mange tenker ikke over sprekker i grunnmurene, men når en sprengningssalve er gått tar de seg gjerne en titt, og da oppdager de ofte de sprekken som har vært der ofte i årevis. Et fotografi og en sakkyndig beskrivelse er ofte saliggjørende i slike tilfeller.

Forøvrig hadde vi som vanlig noen krav pga. hull og ujevnheter i i vegbanen, og her er utgangspunktet at det må være utvist uaktsomhet for at det kan bli snakk om ansvar for vegvesenet. Dersom det har vært vanlig og forsvarlig inspeksjon av vegen og vi heller ikke har fått melding om at det er farlige huller i vegbanen, så vil det normalt ikke bli erstatningsplikt selv om noen skulle kjøre ned i et hull og få skade. Men dersom det har vært stygge hull i asfalten i lengre tid og den ansvarlige innen vegvesenet burde ha oppdaget det og gjort noe med det, så kan det bli ansvar.

Vi hadde også i 1989 krav pga. kollisjoner - 1 pga. vikeplikt, 1 pga. rygging, 1 pga. påkjørsel av parkert bil og 1 sak pga. moped som kjørte på vår bil. Det siste kravet ble avvist, men ryggesaken er under behandling i Vegdirektoratet som prinsipiell sak (rygging hvor personbil har plassert seg tett bak vårt kjøretøy). I forbindelse med bilskader er å bemerke at rygging på landsbasis fortsatt er en stor skadeårsak, og jeg vil også peke på dette med påkjørsler bakfra og vikeplikt. For-

siktighet er nøkkelordet. Vi hadde også skader pga. kantklippere som kaster opp stein og gjør skade på frontruter. Her kan en ikke si at noen av våre folk er uaktsomme, men likevel er det mer rimelig at vi bærer risikoen for slike skader enn tilfeldige bilførere.

6 av kravene gjaldt fylkesveger (kr. 108.550,- + et uspesifisert krav). 5 av disse ble helt eller delvis avvist, og det ble totalt utbetalt kr. 16.302,-. Resten av kravene gjaldt riksveger eller biltilsynets virksomhet.

Kravene kan grovt grupperes slik: a) Kollisjoner, inkl. kantklippere 8 b) Skader pga. vegens tilstand 6 c) Biltilsynets virk-

somhet 1 d) Anleggsskader 8 e) Avlings-skader 7 f) Andre skader 5

Vi sendte også ut krav mot andre - 44 krav i 1989 mot 73 i 1988. Det største var på kr. 48.805,- og gjaldt en kollisjon hvor motparten skrenset inn i vår bil. Ellers ble en av våre biler pårygget og en ble påkjørt i parkert stilling. Begge disse skadene var på ca. kr. 7.000,-.

Kravene i 1989 beløp seg til kr. 309.799,- mot kr. 594.000,- i 1988. Grovt sett kan utgående krav grupperes slik: a) Skader på rekkverk 20. b) Skade på lyskryss, skilt o.l. 12. c) Kollisjoner 3. d) Diverse krav (skade på veg, opprydding m.v.) 9.

Ingen vogntog i Åsgårdstrand!

av Marit Wroldsen Dahl

Vogntog har ikke lov til å kjøre gjennom Åsgårdstrand. Dette er fastlagt i "Vegliste for riksveger" utgitt av Vegdirektoratet. Skal vi dømme etter kontrollen politi og biltilsyn gjennomførte den 9. februar, ser dette forbudet ut til å bli respektert. Ingen vogntog ble observert på ulovlig tur på riksveg 311 gjennom Åsgårdstrand! Det var med bakgrunn i en henvendelse fra Åsgårdstrand vel at kontrollen ble holdt. Biltilsynet lover flere lignende kontroller i framtiden!

Åsgårdstrand vel har klaget på at vogntog, særlig fra Slagentangen, tar den ulovlige ruten gjennom bygatene i Åsgårdstrand. Martin Visnes og de andre fra Biltilsynet fant imidlertid ingen som syndet mot denne bestemmelsen denne dagen.



Hva skjer med planene for nytt hovedvegnett i Tønsberg-området?

Planavdelingen har utarbeidet hovedplaner for ny Nøtterøyforbindelse og ringveg nord for Tønsberg. I tillegg har vi sett på hvordan disse prosjektene kunne finansieres ved hjelp av bompenger. Publikum, industrien, riksantikvaren og handelsstanden er blant de mange som i høringsrunden har benyttet muligheten for å si sin mening om vegsjefens foreløpige forslag til løsninger. Meningene om vegsjefens forslag var mange.

av Øyvind Firman

Vi foreslo:

* En ny 2-felts ringveg fra Kilen og opp langs Vellebekken til et punkt syd for Vestfold Kraft. Herfra var vegen foreslått lagt i en 1500 m lang fjelltunnel under Frodåsen og fram til Kjellekryset.

* En ny 750m lang lav 2-felts bru til Nøtterøy fra Korten til de Grootshallen på Kaldnes og videre inn i en 2200m lang fjelltunnel under Teieskogen fram til planskilt kryssing med Kirkevegen ved Kolberg. Herfra ble det foreslått en tverrforbindelse over Frognerjordene og ned til Smidsrødveien via Bekkeveien.



Planene for nytt hovedvegnett i Tønsberg skal samordnes med transportplanarbeidet som nå er i gang.

Totale kostnader for prosjektene er ca. 400 mill 1988-kr.

Innen fristens utløp 21. juni fikk vi inn totalt ca. 75 merknader.

Hovedpunktene i merknadene var:

* De fleste støtte vegsjefens forslag til ringvegløsning.

* Mange er imot den anbefalte Kanal-kryssingen, fordi de mener at brua vil ødelegge bybildet i Tønsberg. Riksantikvaren har sagt at han ikke godtar noen bruløsninger vest for eksisterende Kanalbru. Kaldnes industrier sier også nei til disse brualternativene, blant annet fordi de vil sperre for stabelavløping for nybygde skip.

* De fleste anser tunnel under Teieskogen som en god løsning.

* Det er lokal motstand mot tverrforbindelsen fra Kolberg over Frogner-

jordene, via Bekkeveien og fram til Smidsrødveien.

* Mange krever at den videre behandling av hovedplanene utsettes til etter at det foreligger en transportplan for Tønsberg.

* Det er stor motstand mot en bompengering rundt Tønsberg.

Hva skjer nå?

Vegsjefen har gått vekk fra sin foreløpige anbefaling om den lange brua i vest som ny vegforbindelse Tønsberg-Nøtterøy. Ringvegen vi foreslo synes vi fremdeles er bra, likeledes forslaget om en tunnel under Teieskogen. Tverrforbindelsen ved Kolberg vil vi se på om kan flyttes lengre unna bebyggelsen.

Hva som blir det endelige resultatet blir ikke klarlagt før transportplanen for Tønsbergområdet er avsluttet sommeren 1991.

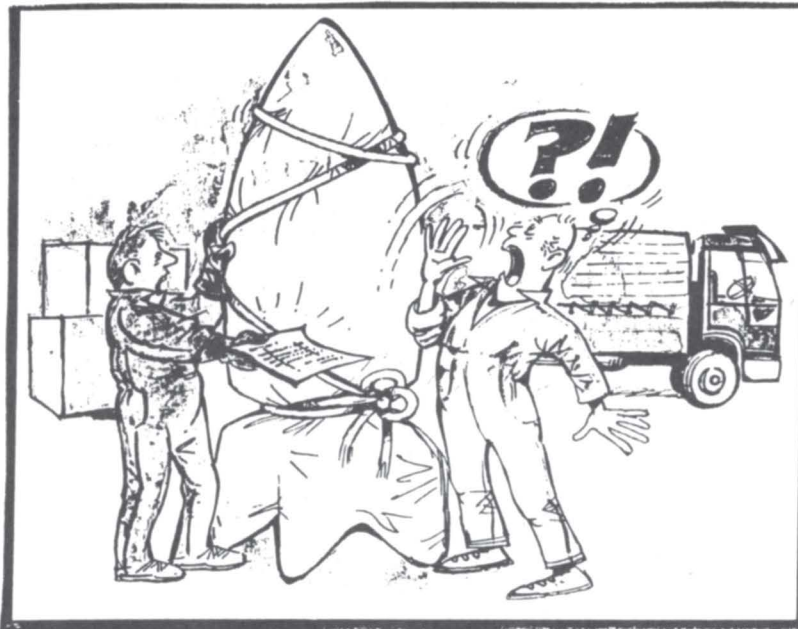
Dette arbeidet er nå i full gang. Transportplanen skal blant annet klarlegge hvordan transportbehovet skal løses, hvordan arealer skal disponeres og hvordan kollektivtrafikken best kan drives. Dette arbeidet er det Tønsberg kommune som har hovedansvaret for, men både Nøtterøy kommune og vegsjefen er med i arbeidsgruppene. Det er nå viktig at fastleggelsen av hovedvegnettet sees i sammenheng med transportplanen. Vegsjefen vil derfor ikke presse fram en løsning hverken for ringvegen eller ny Nøtterøyforbindelse, men avvente arbeidet med transportplanen. Vi kan imidlertid ikke se bort fra at dette arbeidet vil bringe nye alternativ inn i debatten både for ringvegen og for ny Nøtterøyforbindelse.

Finansiering

Det er ikke satt av penger til noen av disse prosjektene i vegplanperioden 1990 - 93. Årsaket til dette er det store kapitalbehovet på E 18. Skal prosjektene bli en realitet synes det som om pengene må skaffes utenom statsveg-budsjettet. Dette var årsaken til at vi utredet bompengefinansiering. Den viste at det måtte plasseres en bomring med 7 - 8 bomstasjoner rundt byen. For å kunne finansiere de prosjektene som vi foreslo (ca. 400 mill. kr.) ville det fra 1991 til 1995 måtte koste 5 kr. for lette biler og 10 kr. for tunge biler hver gang de passerte bomringen på veg inn til sentrum. Fra 1995 måtte satsene heves til det dobbelte. Bompengeringen måtte være i virksomhet i 10-15 år avhengig av bomstasjonenes åpningstider.

Høringsrunden har tydelig vist at det er mange både privatpersoner, forretninger og næringsdrivende som er imot denne finansieringsformen. Dette er imidlertid den eneste "lovlige" måten å skaffe penger til prosjekter utenom statsbudsjettet på. Spørsmålet om hvordan disse prosjektene skal finansieres er ikke avklart. Vegsjefen vil komme tilbake til finansieringen når transportplanarbeidet og derved valg av hovedvegnett er noe mer avklart.

ADR - nye regler for transport av farlig gods



Fra 1. januar 1990 gjelder nye regler for landtransport av farlig gods. Endringene er omfattende og får konsekvenser for produsenter, transportører, speditører, sjåførere og "kontrollører". For innenlands vegtransport skal ADR, dvs. "Den europeiske avtale om internasjonal vegtransport av farlig gods", legges til grunn. På grunn av alle endringene er det nødvendig med særbestemmelser som bare gjelder for Norge. Det norske dokumentet kalles derfor "ADR med nasjonale tilpasninger".

av Stein Erichsrud

Tidligere var transport av farlig gods regulert av en hel rekke forskrifter og lover, samlet i håndbøker, hefter, rundskriv og meldinger noe som gjorde arbeidet vanskelig for bransjen og myndigheter som arbeidet med dette. Fra 1. januar er alle bestemmelsene om landtransport av farlig gods samlet under en forskrift og i en bok, nemlig "ADR med nasjonale regler for vegtransport av farlig gods". En "god" bok på 825 sider, utgitt av Vegdirektoratet og Direktoratet for Brann- og Eksplosjonsvern.

De største endringene er bla. inndeling av stoffer i forskjellige klasser fra 1-9. Kl.1 er eksplosive stoffer og gjenstander, kl.2 gasser osv. Det er videre satt strengere krav til emballasje, merking, tekniske krav til kjøretøyene, fraktbrev og transportuhellskort. Videre er det lagt større ansvar på leverandør av farlig gods og kjøretøyenes eier. For vegvesenets del innebærer endringene krav til kjøretøyer som transporterer sprengstoff mer enn frimarginen (50 kg), tankbil for transport av bla. maling, tankbilførererkort, fraktbrev og transportuhellskort, merking av kjøretøyene samt arbeidsgivers ansvar for opplæring av personell som håndterer farlig gods. En gruppe er nedsatt for å konkretisere tiltakene her i Vestfold.

I senere nummer av Vestfolder'n kommer vi tilbake til mer informasjon om konkrete endringer i bestemmelsene og konsekvenser for Statens vegvesen Vestfold.

Edb:

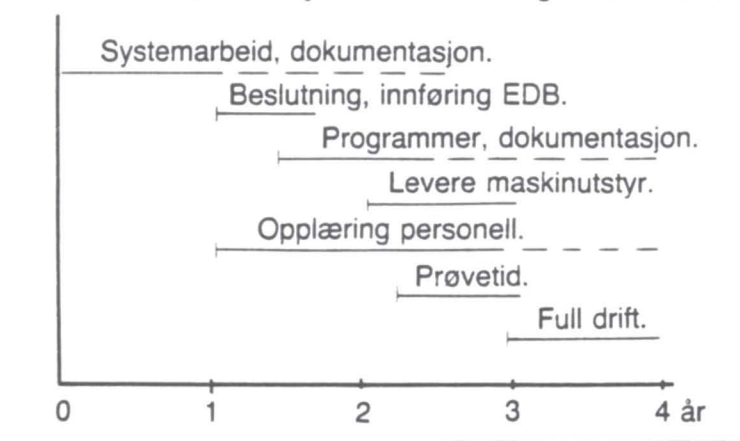
Hva har skjedd?

Hva kan vi forvente?

I Vestfolderen nr. 5 1985 hadde jeg en artikkel med overskrift EDB - HVA VIL SKJE. Artikkelen inneholdt ett diagram om hvordan utviklingen burde organiseres. Diagrammet ser slik ut:

av Audun Nordbotten

Hvordan bør et tidsskjema for innføring av EDB se ut?



behandles for å få frem de riktige resultater. Hvordan vil vi ha data presentert? Hvilke opplysninger bør sperres? Hva er datamengden idag og hvordan vil datamengden øke i kommende år?

Når disse arbeider er gjennomført kan vi begynne å diskutere hvilke programvarer/maskinvare som trengs for å takle de oppgaver vi vil ha løst via EDB.

Hos oss har vi slik jeg ser det gått den gale vegen og først kjøpt programmer, og så har vi etterpå lurt på hva vi skal bruke dem til.

Hadde vi begynt å planlegge vår data-drift for fem seks år siden slik jeg anbefalte den gangen, så tror jeg at vi idag hadde hatt et fullt brukbart informasjonssystem i tillegg til en god skrivemaskin.

Om vi idag ikke er villig til å systematisere de oppgaver vi forventer å løse via EDB så tror jeg det vil gå mange år før vi har et informasjonssystem vi kan være tjent med. Ønsker vi en slik utvikling?

Slik jeg ser det har utviklingen ikke fulgt det foreslåtte utviklingsmønster. Dette innebærer at vi pr. idag ikke har en EDB- bruk som vi er tjent med. Vi har brukt store ressurser innenfor området og hva har vi fått? Jo, en meget god og dyr skrivemaskin med redigeringsmuligheter, men hvor er det blitt av EDB'en som informasjonssystem? Hvilke registre er eventuelt laget og hvordan fungerer de? Det eneste register som er gått ut med til alle med full brukerbeskrivelse er brudataregisteret. Er det det eneste registre vi har, eller er de øvrige registre som eventuelt måtte finnes i systemet så hemmelige eller lite brukervennlige at de må gjømmes bort? Jeg bare spør!

Slik jeg ser det så hoppet vi dessverre over det første som burde skje når EDB vurderes igangsatt, dvs. systemarbeid / dokumentasjon. Systemarbeid / dokumentasjon innebærer at vi først skaffer tilveie alle manueltstyrte registre, saksrutiner, saksgang, datamengder, beregningsgrunnlag mv. og dokumenterer dette via flytdiagrammer. Når dette er gjort plukkes unødvendige disposisjoner bort og selve systemeringen kan begynne. Systemarbeidet går ut på å få de dokumenterte enheter til å gli smidigst mulig gjennom et system. Det er da nødvendig å vurdere forhold som: Hvem sender hva til hvem og når? Hvem kan hente hva og hvor? Hva trengs av data og hvordan må de



Drifts- stans koster!



Hvordan opplever jeg hverdagen ved en EBD terminal? Den kan være god, men ofte litt frustrerende. Dette vil jeg beskrive slik: Selve terminalen og oppsettet rundt den er som regel i orden. Problemene kommer når vi skal inn på hovedmaskinen.

av Audun Nordbotten

Etter en hel del hindrer vi av sikkerhetsmessige grunner må passere, så får vi alt for ofte beskjed om at anlegget er ute av drift. Jeg spør hva koster dette? Som oftest har vi planlagt dagen på forhand og kan være avhengig av at de forskjellige systemer virker. Jeg tror at den tid vi mister ved at EDB anlegget er ute av drift kan være meget dyr for etaten, ja faktisk så dyr at det ville være svært god butikk å betale overtid til de driftsansvarlige for å komme tidlig på jobben og forvisse seg om at anlegget var fullt driftsklart før kl. 0700 om morgenen. Kanskje en skiftordning burde diskuteres. En times driftsstans i systemet koster slik jeg ser det fort kr. 5000,- i tapt arbeidstid. Hva da med alle de stopp vi har hatt i 1989/90?

Det har i den senere tid vært satset rimelig på opplæring. Tilgangen på manualer, og brukerbeskrivelse (fortrinnsvis på norsk) av de enkelte program som måtte ligge i systemet har imidlertid vært meget mangelfull. Dette innebærer at EDB-brukere som kunne tenke seg å gå videre på egen hand etterhvert går trøtte og gir opp. Dette er synd.

Pensjonistavslutning på Pers Kafe i Sande 8. februar:

Nye vegveteraner



De nye pensjonistene samlet i sofakroken; fra venstre: Martin Nordkvelle, Georg Uhlmann og Asbjørn Hansen.

De tre hedersgjestene denne gangen var Georg Uhlmann fra anleggsavdelingen, Asbjørn Hansen fra maskinavdelingens verksted i Sande og tidligere leder av maskinavdelingen, Martin Nordkvelle.

av Hans Thv. Kittelsen

Etter det sermionielle med gaver, blomster, diplom og taler - gikk praten livlig rundt kaffebordet. Einar Lunde fortalte om den gangen Uhlmann nesten bokstavelig reddet hans liv - en svær jernramme kom svevende mot dem - Uhlmann røsket Lunde vekk.

Asbjørn Hansen fortalte han hadde lurt litt på hva slags arbeidsplass han hadde valgt da han i 1958/59 kom ut på Svelvikveien for å reparere en kompressor. Den første karen han møtte som drev med vegarbeid hadde en stor svart sjørøverlapp over det ene øyet. Dessuten manglet han den ene armen. Nå viste det seg at gubben med det skumle utseendet var både dyktig og hyggelig. En skal ikke "skue hunden på håra", tenkte Asbjørn. Allikevel undret Asbjørn der og da på hvordan dette "vesenet" var.

Martin Nordkvelle fortalte bl.a. om strabasiøse brøyteturer tidlig i 50-åra. De måtte stadig rygge - ta ny fart - og stange seg gjennom. Nordkvelle er vel kanskje den som vet mest om Vegvesenets utvikling og historie fra 1945 til 1989. Er det noe du vil vite om disse åra - ta kontakt med Martin!

Med takkeord fra pensjonistene v/Nordkvelle ble denne tilstelningen rundet av. Tre veteraner var ved veis ende på sin arbeidsdag. HA DET GODT!

Historisk møte på Ås:

Historielag etablert

Vegsjefen har lenge hatt et ønske om å danne et eget historielag for vegvesenet som kan ta vare vår vegkultur og historie. Tirsdag den 20. februar kunne Lepperød ønske velkommen til 15 fram møtte historisk interesserte vegfolk.

referat: Mary Kristensen

Lepperød orienterte om hva dette historielaget burde arbeide med og gå inn for, hovedoppgaven må bli å ta vare på vår veg-kultur. "Tanken om et historielag for veg- og vegtrafikk tok jeg opp i forbindelse med jubileet ifjor. Av praktiske grunner fikk vi da ikke tid til å gå videre med tanken. Jeg er derfor glad for at vi nå har kommet sammen for å danne et historielag", sa han blant annet.

Mary Kristensen orienterte om hva som for tiden er igang på dette området, bl.a om et prosjekt ved Bomme stad hvor Hedrum historielag samarbeider med vegvesenet. Her er det planer om å få til et "vegmuseum" ute i naturen, området er interessant og Thomassen nevnte spesielt den gamle Kongeveien. I nordfylket har vi en gammel malmveg, Bergstien, som vi også har i tankene når det gjelder merking av gamle ferdsselsårer.

Det var ikke noe fastlagt program for dette møtet, og ordet var fritt. Det kom fram flere tanker og ideer om det framtidige arbeidet i historielaget vårt og det var tydelig interesse for foretagendet.

Grepstad er allerede igang med å samle tidligere plansjef Hellems mange notater, spørsmålet om hvordan



15 historieinteresserte var møtt fram til det første møtet i Vegvesenets historielag på Ås. Man håper å få med flere på første ordinære møte som blir 20. mars.

dette bør gis ut kan nok diskuteres, han har kommet med et forslag som Thomassen skal se på.

1998 er et jubileumsår for Vestfold vegvesen, da er det 100 år siden den første vegsjefen ble ansatt. Dette bør markeres med en jubileumsbok som f. eks. kan hete "Vestfolds veghistorie gjennom 100 år". Et slikt arbeid er ikke gjort over natten, så det er viktig at vi kommer igang i tide.

Åpningen av E 18 ved Sem til sommeren bør også markeres, i den forbindelse kan det også være aktuelt med en liten historisk beretning.

Det ble diskutert litt om historielagets framtid, om navn, hvem som kan bli medlemmer - vegvesenets ansatte og pensjonister - andre interesserte, formålet med laget osv. Vi kom til at det må bli en navnekonkurranse, selv om

det kom 2 gode forslag allerede på dette første møtet. Navnet bør være kort, men det må dekke både veg og vegtrafikk.

Videre var det enighet at laget skal være til gagn for etaten - veg og vegbygging og biltisynets virksomhet bør være i fokus.

For å få med flest mulig, bør vi holde møtene på forskjellige steder i fylket, vi må kontakte en del personer som vi vet har interesse for dette arbeidet og det er viktig å få med biltisynet og utedriften.

I første omgang ble det tatt ut et interimsstyre -bestående av Lepperød, Vaadal, Thomassen og Kristensen, som skal komme med forslag til styre, vedtekter og formålsparagrafer. Dette skal være ferdig til neste møte - den 20. mars 1990. Da håper vi at enda flere historieinteresserte møter fram!

Ny saltningsmetode demonstrert

14. og 15. februar demonstrerte og informerte Vegdirektoratet om en ny metode for salting av vegger. Metoden går ut på å benytte en mettet saltløsning i stedet for tørrsalting. Saltløsningen har en konsentrasjon av salt på ca. 25%.

av Finn Carlsen

På Billingstad vegstasjon i Akershus fikk vi se et blandeanlegg -SATURATOR - fra Hanson & Møhring og en tallerkenspreader fra Weisser. På Nærbø vegstasjon i Rogaland ble det vist et blandeanlegg fra Strømman og en dysespreader fra Epoke.

Weisser hadde den fordel at mengde saltløsning kunne reguleres fra førerstedet på bilen. Regulering av saltmengden på epokesprederen må gjøres bak på spreaderen. Weisser-spreaderen har i det hele tatt en del teknisk

kompliserte finesser, bl.a. var det mulig å kople til printer for dokumentasjon av utlagt mengde saltløsning.

Den nye metoden har flere positive effekter:

Saltløsningen har vist seg å være en bra metode for preventiv salting. Saltoppløsningen virker umiddelbart på vegbanen. Den tar rimfrost og tynn is i løpet av 1 - 2 minutter. Det blir lite eller ingen avrenning til nærliggende omgivelser. Virkningen av saltet er lengre enn ved andre saltningsmetoder. Oppføringstiden er kortere.

Kjennetegnet ved den nye metoden er også at saltløsningen kan brukes helt ned mot - 12 grader. Saltmengden kan reduseres med minst 50% og utspreidningshastigheten økes vesentlig.

Metoden er ikke prøvd ved vedvarende snøfall. Det er ting som tyder på at

det vil være bedre å benytte tørrsalting ved snøvær. Videre er det problematisk å benytte saltløsning ved tykk is og snøsaale. Effekten av saltløsningen er avhengig av dekketemperatur, luftfuktighet, trafikkmengden, snø, is og regn.

Vegdirektoratet vil fortsatt prøve ut bruk av saltløsning for å skaffe mer erfaring, men resultatene til nå er positive. Under utprøvingen har det vært problemer med å få spredene til å fungere perfekt. Regulering av bredde og mengde har vært problematisk på begge typer. I følge Vegdirektoratet er det berettiget håp om at disse problemene er ryddet unna i løpet av denne vinteren.

Vedlikeholdet vil i løpet av våren ta stilling til om den nye saltningsmetoden skal innføres i Vestfold og hvilke konsekvenser dette eventuelt vil få for f.eks. saltrodene.

Vegas SKIDAG 1990

Tradisjonen tro vil vår skidag i Andebu lørdag 17.mars bli avlyst pga. snømangel. Ved store uventede snøfall vil kriseplan bli iverksatt. (Skigruppa har Skrim under observasjon, men tør ikke love noe.)

SKIGRUPPA

Dag Atle Tangen, Lisbeth Danielsen

PS: Til de som har bidratt med gaver, penger o.l. har vi følgende melding: Hjertelig takk! DS

Trafikksikkerhet i hvert gram salt!

Kåre Holtung synes at vi har gått over streken med bruk av salt i vedlikeholdet, spesielt i område 01 (artikkel i Vestfoldens februarnummer). I følge regelen som vi jobber etter kan det flekksaltes høst og vår på veger som vanligvis ikke saltes. Når så hele denne vinteren som vi er igjennom har hatt høst- og vårtilstander, med rim og tynn ishinne, har det blitt mye salting.

av Rolf Sommervik



Det at vi i område 01 har saltet mer enn i de to andre vedlikeholdsområdene skyldes variasjon i temperaturen. Laboratoriet har teledybde og temperaturmålere plassert rundt i hele fylket som avleses ukentlig. I følge de målingene som finnes for den aktuelle perioden, har gjennomsnittstemperaturen vært 1,7 grad høyere i område 2 og 2,0 grad høyere i område 3. Når så temperaturen i perioden har vært nær 0, har dette gitt stort utslag på strøbehovet. Sagt på en annen måte; - det har vært flere kuldegrader i den nordligste delen av fylket som har krevd større saltforbruk.

Vi må kunne tillate oss å være litt amerikanere og å si at vi har gjort en god jobb i vinter med meget god utførelse og dermed unngått tragiske ulykker pga glatte riksveger.

Svenskene har gjort forsøk på å la være å salte en del viktige vegstrekninger i perioden 1985 - 89. I følge

Svenske forsøk viser at salting gir god trafikksikkerhetseffekt, skriver Rolf Sommervik bl.a. i dette svaret på Kåre Holtungs artikkel i forrige nummer.

forsøksleder Alexson økte ulykkesrisikoen 10 - 20 ganger i de saltfrie områdene. Ulykkene fordelte seg med 55 % i bakker/svinger og 35 % på sletter. Trafikkhastigheten minsket og ulykkene økte. På fylkesbasis ville saltfrie veger gi 25 % flere ulykker.

Nå har vi lært av svenskene at det nytter ikke å slutte med salting på sterkt trafikkerte veger. Men vi har også lært mere. Vi har lært at hvis vi løser opp saltet i vann og kjører det ut i form av saltoppløsning, vil vi bare behøve ca. 25 % av den saltmengden som vi bruker i dag til å bekjempe rim og ishinne på vegene.

Det kan løses opp bare 25 % salt i vann, og til å bekjempe ishinne og rim behøver vi nøyaktig samme mengde saltoppløsning som vi tidligere har brukt av ren salt pr. kvadratmeter veg, eksempel 5-10 g/kvm. Saltoppløsningen

kan legges ut i hastighet opp til 70 km/t og virkningen skjer etter ett minutt. Utleggingshastigheten for rent salt og fuktet salt er 30 - 40 km/t, og virkningen inntreffer da etter 15-20 minutter.

Når det gjelder salting for framkommelighet under sterkt snøfall og fjerning av isbelegg, må vi antakelig fortsatt bruke ren salt etter någjeldende metoder.

"Saltlake" er et sterkt negativt belastet ord for svært mange bileiere, men hvis vi ser på bilen som et godt og sikkert fremkomstmiddel er vi nødt til å godta at sterkt trafikkerte veger blir dusjet med saltløsning for vår framkommelighet og sikkerhet. Vi som har ansvaret for vegvedlikeholdet er nødt til å bruke de midler som er tilgjengelige og håper selvfølgelig at flere vegstrekninger blir saltbare veger i Vestfold.

Salt og hvorfor

Hvorfor salter vi våre vegger og har vi selv styring med dette? Kanskje kan vi si både ja og nei. Vestfold har hittil fulgt en meget restriktiv linje når det gjelder bruk av salt i vintervedlikeholdet, og er blitt kritisert av overordnede organer for dette.

av Audun Nordbotten

Ser vi på de direktiver som er kommet fra Vegdirektoratet så sies det rett ut at sand er ikke noe brukbart alternativ til salt ved årstdøgntrafikk over 2000. Videre er de krav til vegstandard som er beskrevet i håndbok 111 av en slik karakter at standardbruddet blir for stort om vi ikke øker saltbruken vesentlig utover det vi har idag. Dette gjelder for såvel flekksalting som for full salting av vegger. Spørsmålet er også om den enkelte driftsansvarlige kan gjøres ansvarlig om han ikke utfører de gjøremål han er tillagt, dvs. bevisst fraviker de standardkrav som vi er pålagt å holde og som forutsetter salting.

Salting er også et spørsmål om sikkerhet. Svenskene vedtok for tre år siden at de skulle stanse bruk av salt på deler av vegnettet. I Dalarna viste saltnedskjæringen at trafikkulykkene økte med 50 % på usaltede vegger mens ulykkesfrekvensen var uendret på saltede vegger. Trafikkøkningen i forsøksperioden var 10 %.

Til orientering kan nevnes at det er kjørt mange forsøk på saltets innvirk-

ning på naturen langs våre vegger. Disse forsøk gjelder for planteliv, ferskvannsfisk, fugleliv mv. og er utført av såvel norske som utenlandske forskningsinstitusjoner. Konklusjonene er stort sett at det skal adskillige større mengder salt til en det vi nytter for å endre den naturlige bakgrunnssaltmengde i naturen, eller for å skade dyr og plantelivet. Skader får vi på dårlig rustbeskyttede biler, for dårlig utført betong og nåltrær som oversprøytes med saltblandet snø.

Jeg er helt enig i vi må søke etter alternativer til salt for å holde kjørebannen fri for is og snø og ser med lengsel frem til løsninger som gjør at vi kan kvitte oss med de ulemper saltet gir og beholde de fordeler saltet har. Metoden må være miljøvennlig og ikke ve-

sentlig dyrere enn dagens metoder. Videre må vegger som saltes kontinuerlig vurderes opp mot andre metoder for et effektivt og godt vintervedlikehold.

Innen kort tid tror jeg at vi vil gå over til å spre ut saltløsning fra tank istedenfor tørt salt og dette vil om foretatte forsøk holder mål, kunne redusere anvendt saltmengde pr. flateenhet til langt under det halve av dagens forbruk.

For ordens skyld kan jeg opplyse at jeg ga en redegjørelse til en større miljøvernorganisasjon om saltets virkninger på veggers nærmiljø i fjor og at Vegdirektoratet senere har brukt deler av disse opplysninger i sin saksbehandling.



De saltmengdene vi bruker kan ikke endre saltbalansen i naturen eller gjøre vesentlig skade på dyre- og planteliv, skriver Audun Nordbotten.

-Det var i den ti'a det.. På Vestfoldveger for 50 år siden

Mars 1940

I rundskriv fra Veidirektøren 20. mars til "De herrer overingeniører" het det bl.a. at Stortinget har samtykket i at grunnsatsene for nødsarbeidslønnen forhøyes med 8 øre timen og familietillegget med 3 øre timen (til 8 øre) for hver forsørget til og med fire, og i at akkordtillegget blir satt til kr. 1,50 pr. dag. De nye timelønnsseter ble etter dette fra kr. 0,58 for enslige i gruppe I på bunn, til kr. 1,00 pr. time for arbeidere med fire å forsørge eller flere i gruppe IV, på topp.

I Vestfold Arbeiderblad for 12. mars 1940 kunne en finne følgende overskrifter: "Tjømø vil legge steinbru over Røssesund" og "Stort vedtak i Herredsstyrets møte i går" Av teksten går det ellers fram at årsaken til at man ikke

ville bygge i jern var at jernet var steget så sterkt i pris etter krigsutbruddet. Prosjektet som ble vedtatt mot en stemme ville koste kr. 235.000 som skulle hentes fra brupenge- ne over Vrengen. 41 beboere på begge sider av sundet hadde imidlertid protestert skriftelig. Likeens hadde 30 badegjester fra Oslo protestert mot at Vrengenbrua også skulle betale bru over Røssesundet og truet med å klage til departementet. Ellers hadde også Tønsberg seilforening og KNS protestert mot planene.

28. mars kunne Tønsbergs blad fortelle om "Vinterens verste snestorm". I teksten het det : "Den merkeligste vinteren vi har hatt på årtier forneker seg ikke. Ikke før var vi så vidt begynt å komme oss etter den flere måneder lange intense kulde og gledet oss over vårsolen og alle vårtegnene, blåveis, trekkfugler m.v. før sneen begynner å falle igjen, først stille og pent, nærmest som sludd som ingen tok alvorlig, men så økende både i tetthet og styrke. (...) Overingeniør Larsen tok situasjonen med ro da vi snakket med ham (...) Det eneste sted han hadde hørt om problemer var ved Nykirke der noen biler satt fast. Overingeniøren sendte straks han fikk melding om det kritiske stedet , ekstramannskaper avsted for å hjelpe bilene frem og rydde veien.

Fra personal:

Generelle bestemmelser om sentrale kurs/konferanser

Reise

Deltakerne betaler selv og sørger for oppgjør for reisen fram og tilbake. Reise- og diettgodtgjørelse regnes som to særskilte reiser ifølge reiseregulativet. Framreisen anses avsluttet ved ankomst til kurs/konferansestedet.

Hvis deltakerne på grunn av kommunikasjonsforhold kommer tidlig fram til kurs/konferansestedet i forhold til det oppsatte program, regnes reisen som avsluttet først når kurset/konferansen starter. På tilsvarende måte regnes tilbaketuren som påbegynt når kurset/konferansen er slutt.

Opphold

Oppholdsutgiftene på kurs/konferansestedet, overnatting og de faste måltidene betaler deltakerne selv direkte til kurs-/konferansestedet før avreise ifølge pensjonspris, som er avtalt med Vegdirektoratet. Den fastsatte pensjonsprisen gjelder for alle som er tilstede ved kurset.

Ekstra servering

Alle deltakerne må også selv betale for ekstra servering m.v. før avreise. Til dekning av slike utgifter kan det føres opp et beløp på kr. 25,- pr. døgn på reiseregningen. Denne godtgjørelsen utbetales bare for hele døgn. Ved kurs/konferanser som varer mer enn ett døgn, utbetales godtgjøring for det antall hele døgn som kurset/konferansen varer med utgangspunkt i det klokkeslett kurset/konferansen tok til.

Bruk av egen bil

Deltakerne kan beregne utgifter til bruk av egen bil etter bestemmelsene i reiseregulativet i de tilfeller dette ikke gir en høyere utgift i reiseregningen enn hva en vil få ved bruk av offentlige kommunikasjonsmidler.

Kostnadssted

Ovennevnte utgifter belastes følgende kostnadssted 11136 9200 for vegkontorenes tilsatte som lønnes over

administrasjonsbudsjettet. For tilsatte som lønnes over driften blir nevnte utgifter å belaste det kostnadssted som lønner vedkommende.

Fly/tograbatt

Vegdirektoratet søker flyrabatt gjennom NSB Reisebyrå, Helsefy. I hver enkelt melding om sentrale kurs/konferanser vil det bli oppgitt hvilke arrangement som deltakerne får 20 % flyrabatt til. Deltakerne kan ringe reisebyrået for bestilling av flybillett og eventuell togbillett. Deltakerne kan også benytte stedets reisebyrå for bestilling av flybilletter med 20% rabatt.

Rabattbevisene vil for øvrig bli sendt vegkontorene samtidig med program og deltakerliste for hvert enkelt arrangement. Hva angår tograbatt har samtlige vegkontorer fått tilsendt rabattbevis for reiser med tog. NSB Reisebyrå Helsefy har også fått tilsendt rabattbevis for togreiser.

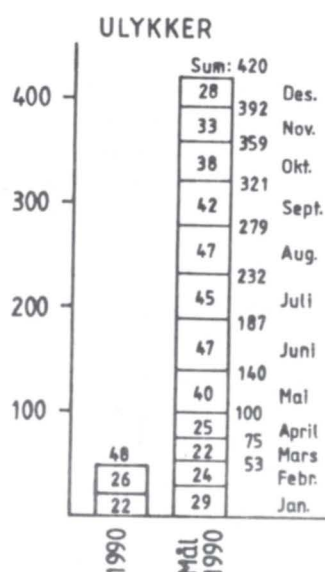
Trist februar

Sju mennesker mistet livet i den svarteste februar-måned i Vestfold-trafikken på mange år. De drepte i Vestfold utgjør omtrent halvparten av alle som omkom i trafikken i landet som helhet i forrige måned.

Dette til tross var ikke februar en spesielt ulykkesbelastet måned. Totalt skjedde det 26 personskadeulykker i Vestfold-trafikken. Dette er to færre enn i samme måned i fjor og bare en flere enn gjennomsnittet for de siste åra.

Målet for 1990 er at man skal klare å holde seg under 420 personskadeulykker, Oppdelt i måneder ville dette tilsa 24 ulykker i februar. Dette klarte vi altså ikke, men en ulykkesfattig januar gjør at vi fortsatt ligger "foran skjema".

Fram til 1993 er målet at ulykkesantallet i Vestfold skal ned til 400 uansett hvordan trafikken måtte utvikle seg.



VESTFOLD ARBEIDSMANNNSFORENING

Oversikt over tillitsvalgte og verneombud for 1990

Hovedtillitsmann: Hans Thv. Kittelsen

Hovedverneombud: Allan Kristiansen (vara: Kåre Holtung)

Hovedtillitsmannsutvalg:
Hans Thv. Kittelsen (leder)
Øyvind Lindseth
Sverre Larsen

Arbeidsmiljøutvalget:
Allan Kristiansen (Kåre Holtung)
Elisabeth Bratås (Svein Svensvik)

Anlegget:

Oppsynsmann:

J.Moen/E. Holtan
Dag Runar Haugen
Niels A. Lindsholm
Halvor Garvik
Gunnar Stien

Tillitsvalgt:

Andre Revaa
Per Dag Nordkvelde
Tormod Delesand
Tormod Sandene
Torleif Eriksen

Verneombud:

A.Revaa/S.Larsen
Jan Sigurd Torp
Tormod Delesand
Tormod Sandene
Arne Hansen

Vedlikeholdet:

Område 1

Arne Rekstad
Alf R. Åsberg

Irene Enerud
Per Teien

Område 2

Gunnar Arnesen
Jan Syvert Bråthen

Gunnar Arnsen
Jan Syvert Bråthen

Område 3

Trond Engebretsen
Renny Bøhmer

Ragnar Bergan
Ole G. Lyngdal

Laboratoriet

Skilt/oppmerking

Elisabeth Bratås
Kåre Klausen

Elisabeth Brtås
Gunnar Hansen

Grunnundersøkelser:

Sven Erik Hem

Alfred Stølan

Maskinavdelingen:

Tore Berntsen
Anne-Berit Askestrand

Nils W. Berg

Biltilsynets vektkontroll: Magne Hagejordet

Vegas vårfest m/hatt

Sparebanken Vestfolds kantine, Tønsberg
Fredag 30. mars kl. 1900. Pris kr. 100,-

Vi stiller med velkomstdrikke, pizza m/øl eller brus, kaffe og kake og god og variert musikk fra innleid discoanlegg.

Du stiller med hatt eller noe annet som kan kalles hodeplagg. Dette er det eneste kravet vi stiller for at du skal få slippe inn. Resten er opp til deg - og det er lov å bruke fantasien. Påmelding til sentralbordet, vegkontoret tlf 033 13210 innen 9. mars.

Festkomiteen

MARS

Det skjer i mars:

12. mars starter **OMBYGGINGEN AV ÅMOT BRU** på E 18- anlegget i Sem. Anholtveien (Z-520) stenges ved brustedet fra samme dato. Her skal det legges EPS-fylling.

I mars begynner dessuten byggingen av **GJENNESTAD BRU** på E 18 - anlegget i Stokke.

Ellers blir det **SPRENGING OG KNUSING** av fjell i Holmenåsen, legging av forsterkningslag for nye E 18 i Holmenåsen og den midlertidige tilknytningen til Ekely.

På den nye rasteplassen på E 18 - anlegget skal det gjøres anleggsgartnerarbeid i mars.

Ellers blir det **SKRÅNINGSPUSS og OPPSETTING AV REKKVERK** på E 18 Sem.

På Stokke-parsellen blir det ellers **FJELLSPRENGING og BYGGING AV ANLEGGSSVEG** på strekningen Sørby - Ramsum og **SKOGRYDDING** på strekningen Sørby - Holmene.

Dersom grunnervervet går i orden **BYGGES E 18 Holmene - Asketraet**. Oppstart blir med sprenging i skjæring ved Asketraet og masseutskifting samme sted.

30. mars går **VEGAS VÅRFEST** av stabelen i kantina i Sparebanken Vestfold i Tønsberg. Påmelding til sentralbordet på Vegkontoret innen 9. mars.

Skiltseksjonen skal foreta **REFLEKSUTSKIFTING** på riksvegene 8 og 307 og fylkesvegene 158, 159 og 166.

Dessuten skal det skiltes på E 18- anlegget Gulli - Ekely i ukene 12 - 13.

Foruten eventuelt vintervedlikehold skal område 03 foreta **RENSK AV BEKK** ved Reinmoa på riksveg 8.

Det blir dessuten **MARKRYDDING** på rv. 304 Holmfoss- Kvelde og rydding av friskt i krysset fylkesveg 60/ riksveg 301 i Brunlanes.

Lab`en skal utføre **KVALITETSKONTROLL** på nye E 18 Fyllpå - Gulli S., Fyllpå - Holmene og Holmene - Tassebekk.

KVALITETSKONTROLL BLIR DET OGSÅ på rv. 308 Stangeby - Engås og kanskje også på riksveg 304 Holmfoss - Kvelde.

Det skal dessuten foretas kontroll på E 18-BRUENE Farrisheimen og Tjønemyra (Larvik).

Det skal også gjøres **OPPGRAVINGS-PRØVER** på fylkesveger og kontroll av telegrensemålere og 54 mm prøvetakere.

VEGAS SKIDAG blir eventuelt i Andebu 17. mars. Flytting til Skrim blir vurdert, men avlysning er tradisjonen tro sannsynlig.

I Tønsberg-serien i **BOWLING** har Vega 1 kamper 8., 15. og 29. mars. Vega 2 spiller 8., 12, 22. og 27. mars. Vega 3 spiller 13., 21. og 28. mars, mens Vega 4 spiller 8., 12., 22. og 29. mars.

50 år:

Aage H. Carlsen, 16/3
Marit Skudal, 31/3

60 år:

Harald Wessel, 4/3
Knut A. Moe, 15/3
Ivar Foss, 24/3

65 år:

Adolf Akerholdt,
31/3

80 år:

Nils Foldvik, 15/3

95 år:

Erik Moen, 8/3

Apropos vintervedlikehold:

