



Aktuell!

Vestfoldern

Internt organ for Statens vegvesen Vestfolds ansatte

Intervjuundersøkelse om vegvesenet:

STERKE MENINGER - svake kunnskaper

En intervjuundersøkelse som Opinion as har gjort for oss viser at folk flest har nokså begrensede kunnskaper om etaten. Dette forhindrer likevel ikke at de har klare meninger om det vi driver med.



Side 12 - 13

Folk forbinder vegvesenet først og fremst med vedlikeholds- og anleggsarbeid. Bare 1,5% vet at Biltilsynet tilhører etaten!

**Datastyrt
bremseprøver**

Side 3

**Trafikkseksjonen
på plan
presenterer seg**

Side 7-10



Redaktør: Erik Thomassen

I redaksjonen:
Jorun Sætre Bringaker

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:

Bedre profil = bedre transport

I denne utgaven av Vestfold er vi bringer vi resultatene av en intervjuundersøkelse om Statens vegvesen Vestfold som avslører at folks kunnskaper om etaten vår er svært mangelfulle. Ikke desto mindre har de aller fleste klare forestillinger om hvordan vi gjør jobben vår. Mange er positive til oss, men et betydelig mindretall er negativ. Slår vi sammen de negative og de usikre vil disse jevnt over utgjøre et flertall av de spurte.

Årsaken til at man har gjort denne undersøkelsen er at man ønsker sikker kunnskap om hvordan vi blir oppfattet blant folk flest, og at denne kunnskapen skal danne grunnlag for en informasjonsoffensiv i tiden fram mot åpningen av ny E 18 i Sem.

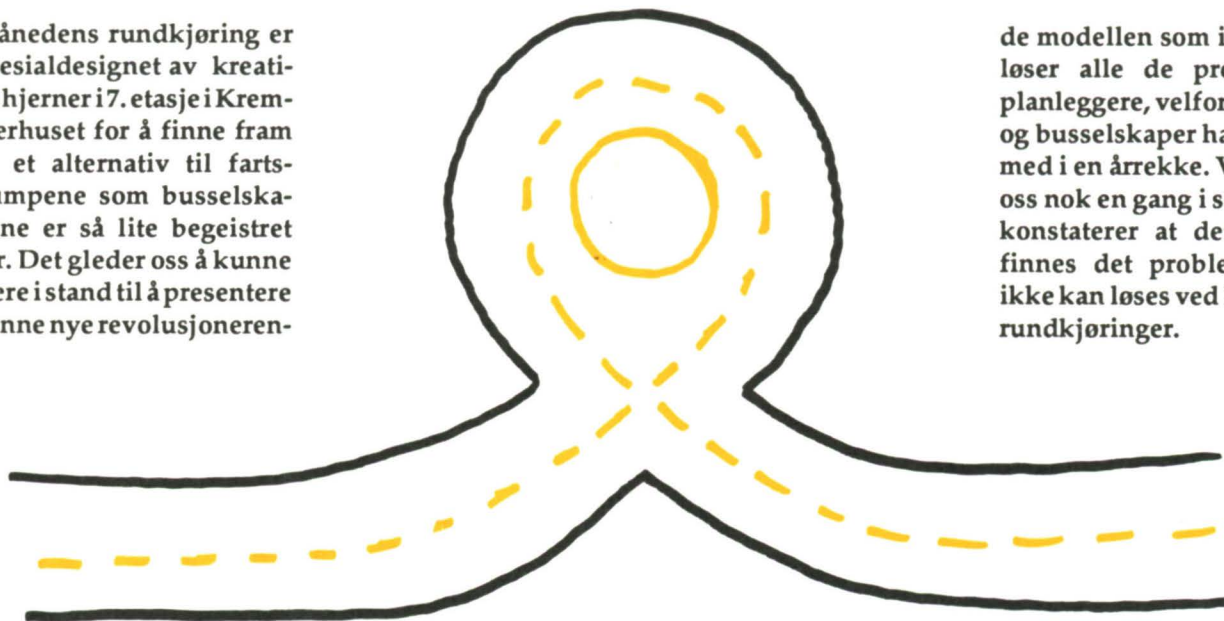
Spiller det så noen rolle hva folk vet om Vegvesenet og hva de mener om oss? Blir vi noe bedre i stand til å løse våre oppgaver av den grunn? Jeg tror det. Folks kunnskaper og

holdninger har betydning for hvordan de tolker det vi sier og gjør. Det har betydning for hvor trivelig det er å jobbe i Vegvesenet. (Hvem har ikke fått spørsmålet: "Jasså, du jobber i Vegvesenet du?" i selskapslivet?). Dessuten har det betydning for hvem og hvor mange som kan tenke seg å søke de ledige jobbene hos oss. I dag er det riktig nok overflod av søkere til alle stillinger, men det er ikke mer enn et par år siden situasjonen var en helt annen. Sagt på en annen måte: En god profil i befolkningen gir oss mulighet til å gjøre en bedre jobb slik at vi kan bli enda bedre i stand til å nå de målene vi har satt oss. **Bedre profil blir med andre ord det samme som "bedre transport".**

Nå vet vi hva folk kan og mener om oss. Tallene viser at vi ikke trenger å legge opp til en stor **snuoperasjon**, kanskje er det bare nøktern og kunnskapsrettet informasjon som trengs for å få hyggeligere resultater neste gang vi gjør en tilsvarende undersøkelse.

Busssvennlig fartsdemper

Månedens rundkjøring er spesialdesignet av kreative hjerner i 7. etasje i Kremmerhuset for å finne fram til et alternativ til fartsdempere som busselskaperne er så lite begeistret for. Det gleder oss å kunne være i stand til å presentere denne nye revolusjonen-



de modellen som i ett slag løser alle de problemer planleggere, velforeninger og busselskaper har stridd med i en årrekke. Vi bøyer oss nok en gang i støvet og konstaterer at det knapt finnes det problem som ikke kan løses ved hjelp av rundkjøringer.

Datateknologi gir Bedre tungbilsjekk

På biltilsynsstasjonen i Tønsberg har man nå tatt i bruk den nye dataopererte bremsemåleren i kontrolløpet for tunge kjøretøyer. Omtrent tilsvarende utstyr er dessuten installert på utekontrollstasjonen på Solum. Ellers i landet er det forøvrig bare den nye biltilsynsstasjonen på Lillehammer som har slikt utstyr i dag.

av Erik Thomassen

-Bremsene er alfa og omega på tunge kjøretøyer, sier Anton Asbjørnrød til Vestfoldern. Det er voldsomme krefter som er i sving når tungt lastede lastebiler og vogntog ferdes på vege- ne, og uten skikkelige bremses kan de lett bli dødsfeller for andre og mykere trafikanter. Derfor legges det så stor vekt på å sjekke bremsene på de tunge kjøretøyene både i hallkontroller og på utekontrollstasjonen på Solum.

På Tønsberg stasjon er det lagt ned to bremseprøvere i tungbilløpet for å øke fleksibiliteten og gjøre det enklere å kontrollere de største vogntogene. Resultatene for hver enkelt aksel kan leses av på et stort kontrollpanel i enden av løpet. Målingene skjer ved hjelp av en trådløs fjernstyringsenhet som kontrolløren bærer med seg.

På en dataskjerm kan kontrolløren ellers lese av bremsekraften på hvert



Kontrolløren kan fjernoperere det datastyrte bremseprøveutstyret fra førerhuset.

enkelt hjul i forhold til det lufttrykket som går i bremseslangene. Dette er mulig ved at man kopler seg direkte på bilens trykkluftanlegg med en slange.

Datamaskinen regner ut differansen mellom høyre og venstre hjul i prosent. Her tillates det inntil 30 % avvik. Dessuten regner maskinen ut total bremsekraft i forhold til vekta (som forøvrig også måles på tromlene). Kravet til vogntog er at bremsekraften skal utgjøre minst 45 % av totalvekta. Dessuten vil man ved mistanke om feil kunne måle kast i bremsetromlene (ovalitet).

Om det er ønskelig kan man få utskrift av bremsemålingene i diagram som viser lufttrykk og bremsekraft for

hvert enkelt hjul på bilen eller vognto- get. Slik kan man også lettere avsløre om det er for stor forskjell mellom bremsene på bil og tilhenger. Det er viktig med samsvar her for at man skal kunne unngå å få kast på hengen- ren i bråbrems-situasjoner.

Også andre feil på bilen kan legges inn i datamaskinen. Dette skjer ved hjelp av en trådløs håndterminal. Når kontrollen er avsluttet vil så mangellap- pen kunne skrives ut automatisk. Denne vil vise både resultatet av bremsetesten og de andre feilene som er lagt inn. Et annet viktig hjelpemid- del i tungbilkontrollen er forøvrig cross-checkeren som ved hjelp av hy- draulisk trykk på 150 bar vrir og ben- der på hjuloppheg og boggi-aksler og avslører eventuell slark her.

April - vår måned eller vendepunkt?

Vi har allerede lagt bak oss det første kvartalet av det vi alle har regnet med skulle bli vegbyggingens tiår her i Vestfold; 90-årene. Vyer, ny optimisme og et investeringsbudsjett på nesten en milliard pr. vegplanperiode. Mulighetenes tiår!

Kanskje er denne gryende optimismen litt av årsaken til at vi våger oss frem på med litt mer dristighet i våre strategier? Siden nyttår, eller allerede fra 1. desember - vårt budsjettmessige vegvesennyttår - drives våre anlegg etter mottoet "rasjonell drift gir kort anleggstid, reduserte kostnader og derfor bedre utnyttelse av ressursene".

Trange budsjetttrammer har ofte vært vårt svakeste kort i konkurransesammenheng. Utenforstående har anklaget oss for å drive urasjonelt fordi byggetiden har blitt uforholdsmessig lang på mange anlegg. Slik har det imidlertid blitt fordi vi har måttet ta hensyn til egen sysselsetting og trange budsjetter. Finansieringen av entreprisjobber har derimot alltid vært slik at den inviterte til mest mulig rasjonell drift.

Vi trenger en forskyvning av bevilgningene til Stokke-anlegget på 25 mill. kroner til i år for å kunne drive dette anlegget mest mulig rasjonelt. Får vi dette vil vi kunne åpne vegen fra Holmene til Tassebekk allerede på forsommeren 1992, eller ett år før tiden. Dette vil spare samfunnet for transportøkonomiske omkostninger samtidig som vi kan få en effektiviseringsgevist på ca. 5 mill. kr.

Vi er nå i ferd med å ta ut store fjellmasser og legge ut fyllinger på Stokke-anlegget. Disse fyllingene må få sette seg i to år før vi retter dem av. Dette er kostbare arbeidsoppgaver og oppgaver som vi ikke ville ha tatt på dette tidspunktet dersom vi skulle arbeide med sikte på åpning i 1993. Vi ville da ha sysselsatt våre folk med andre arbeidsoppgaver og holdt en lavere intensitet på anlegget.

Den datoen nærmer seg da vi må bestemme oss for om vi skal sette bremsene på i Stokke eller om vi skal fortsette med den framdriftstakten vi har lagt opp til. Vi møter forståelse i Vegdirektoratet, men vet ennå ikke om vi kan vente oss om denne også gir seg uttrykk i ekstratildeling av anleggsmidler.

Derfor holder vi pusten og håper at vi vil lykkes. I skrivende stund vet vi ikke utfallet. Men når aprilutgaven av Vestfolder`n leses vil kanskje svaret allerede være gitt. Dere vil se utfallet ved å observere aktivitetene på Stokke-anlegget. Drives det videre som før i høyt tempo først og fremst på stuff i fjell, kan vi ha lykkes. Stopper fjellarbeidene opp har vi motvillig vært nødt til å ta konsekvensene av manglende ressurser og derfor måttet dra bremsene til for fullt. I så fall går vi i driften et ganske vrient annet halvår i møte. Vi håper ikke at det skal bli tilfellet.

Ivar Wulff

Trafikkseksjonens blomst

På annet sted i dette nr. av Vestfolder`n gir trafikkseksjonen en orientering om seg selv og noen stikkord fra undersøkelsen om hvordan resten av vegkontoret ser på oss.

Vi arbeider med tiltak for å gjøre en enda bedre jobb enn i dag. I vårt arbeid er vi avhengig av service fra og samarbeid med andre på vegkontoret. Stort sett møter vi velvilje. Av og til er det noen som gjør en ekstra innsats for/sammen med oss.

Vi vil ikke utlyse noen konkurranse, men har lyst til - fra tid til annen - å gi en liten oppmerksomhet for ekstra innsats. Denne gangen går det en blomst til Barbro Skau på skrivestua.

Som vanlig (jeg skal bli bedre!) var jeg sent ute med et par større saker som skulle legges fram for ledermøtet. Midt oppe i frustrasjonen over gjenstridig EDB-anlegg og sviktende skriver sto Barbro på - og sakene ble ferdig.

Takk Barbro!

Aage H. Carlsen, trafikkseksjonen

Ny maskinsjef ansatt

Agnar Nondal er ansatt som leder for maskinavdelingen. Nondal er 49 år gammel og bor i Tranby i Lier. For tiden er han ansatt som maskinsjef hos Selmer Furuholmen as. I periodene 1968 - 71 og 1972 - 76 var han ansatt i Statens vegvesen Buskerud. Nondal er utdannet ingeniør og bedriftsøkonom. Det er foreløpig ikke klart om han vil ta imot stillingen eller ikke.

Tom Skarre er ellers innstilt i den ledige nyopprettede stillingen som innkjøper på vegkontoret. Stillingen skal knyttes til administrasjons- og økonomi-avdelingen.

Barbro Skau er ansatt i den ledige halve stillingen på sentralbordet.

Debatt:

Tvilksom konkurranseevne

I Vestfolder'n nr 2, 1990 har Thomasen ett innlegg om vegvesenets biler og maskiner. Han nevner at markedsprisene er på veg ned, og at maskinavdelingen fortsatt er konkurransedyktig innenfor alle maskin-gruppene det konkurreres på. Ut i fra vegsentralens prisliste på maskiner og utstyr, gjeldende fra 1. desember 89, og som meg bekjent, ikke er blitt revidert allerede, er dette gale opplysninger.

av Odd Arntzen

Selv om dette innlegget skal omhandle de "lette gule bilene", må jeg komme med noen betraktninger om de "tunge gule" som går så godt. Etter det jeg kan se av prislistene ligger våre boggibiler på kr. 275.25 pr. time og med masse-transportpriser på bk10=110% og bk8=120%. Etter tilbudslista for private for 1990, ligger boggibiler i Tønsbergdistriktet på kr. 230 pr. time og med basispriser å bk10=90% og bk8=104%. Dette forklarer hvorfor de gule bilene som ble flyttet fra E-18 anlegget og ut til Rv 308-anlegget ble sendt tilbake og private biler tatt inn i steden.

Men nok om det. Vedlikeholdsbilene er og blir en god melkeku for vegsentralen med den "gammeldagse" avregningsformen som benyttes. Som de fleste vet, er det vanskelig å komme utenom timekjøring i vedlikeholdet. Massetransport og basispriser kommer bare til anvendelse ved utbedringsanlegg o.l., og det har vedlikeholdet lite av, med dagens bevilgninger.

En vedlikeholdsbil har en lasteevne på mellom 8 og 9 tonn, og skal etter ovennevnte prisliste ha en avregning pr. time på kr. 259.19, eller en time/km avregning på kr. 181,42 og km.sats på km. 4.29. 2 av bilene har også kran, og krever derfor høyere avregningspris.

Tilsvarende priser fra det private marked, ligger på kr. 230 pr. time. Time/km blir bare brukt ved sandstrøing. Avregningen for våre biler derimot tar utgangspunkt i hvor mange km. hver enkelt kjører om dagen. Timeantallet blir multiplisert med 18 og så sammenlignet med det antall km. sjåføren har skrevet opp for den dagen/jobben. Er tallet høyere en antall km. må vi betale time/km, er tallet lavere enn antall km, betaler vi timeleie. Med en privat bil, hadde vi betalt timesatsen, og ikke noe mer, omtrent uansett hvor langt han kjørte.

I D-1 listene for desember og januar har vi blitt avregnet med følgende gjennomsnitt timepris for de 3 gule lastebilene, for arbeider utført å riksveger:

510-01 510-03 510-18

Des. 284.- 254.- 310.- noe m/kran

Jan. 296.- 289.- 386.- meget m/kran

Timeprisen ligger fra kr. 24 til kr. 66 høyere enn for en privat bil, når det gjelder 510-01 og 03, og for 510-18 fra kr. 10 til kr. 86 høyere, da slike kranbiler kan leies for kr. 300 pr/tim. og

sendes hjem etter endt oppdrag. En gul bil derimot, må vi sysselsette hele tiden. Vi er derfor fra 10% til 28% dyrere enn tilsvarende private lastebiler.

Slik jeg ser det, skulle all kjøring for vedlikeholdet, med unntak av sandstrøing, vært betalt med oppgjørsform 01, timebetaling, og da en pris på samme nivå som det vi ellers kan få leiet en bil til. Vi som sitter med dette til daglig, har også erfart at selv om vi setter på oppgjørsform 01 og regner timeavregning, blir dette rettet å vegkontoret til time/km satsen, da det "lønner seg" bedre for vegsentralen.

De forskjellige bilene, har ulikt produksjonstimetall for hele året. 510-01, som også er vår saltvaktbil har et produksjonstimetall for hele året på ca. 2.400 timer, 510-03, ett tall på ca. 1.700 timer og 510-18 ca. 1.800 timer. Da samtlige har en timesats som i gjennomsnitt er ca. 50 kr/time høyere enn det vi kan leie en tilsvarende privat bil for, har vi her et "driftstap" på kr. 300.000, som kunne vært unngått.



Odd Arntzen stiller spørsmålsteget ved om egne lastebiler i vedlikeholdet er konkurransedyktige slik de avregnes i dag.

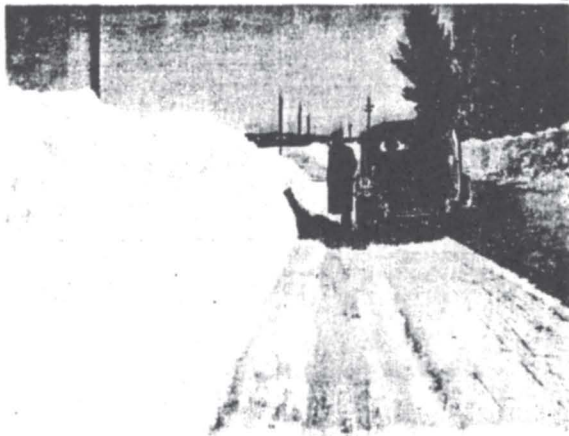
*-Det var i den ti'a det..
På Vestfoldveger for 50 år siden*

April 1940

Denne måneden var det selvfølgelig ikke vegsakene som dominerte i avisene i fylket, selv om det ganske raskt etter den 9. april ble klart at krigen og okkupasjonen ville få store konsekvenser også på vegstatens område.

Måneden gikk inn med store snømengder i Vestfold, og dette utklippet fra Aftenposten 2. april må vel betraktes som et lite hjertesukk fra en vinterlei innsender:

Vår i Vestfold.



Aprildag i Vestfold 1940.

En Innsender fra Vestfold skriver: Det er jo spådd tidlig vår i år. Hvorvidt dette kan komme til å stemme er det umulig å ha nogen mening om.

I 1938 hadde vi tidlig vår. Da plukket jeg hestehov ved Bommestad den 15. februar og hvitvels i Lågendalen den 20. mars og så en grønn spirerhekk på

Tjøme den 22. mars. Morell- og klærbertrær stod i blomst flere steder eksempelvis i Stavern, Nøtterø og Tjøme den 23. april.

Hvordan «våren» arter sig idag, 1. april, kan man se av ovenstående bilde. Her kan sikkert fremdeles holdes mange skitrenn.

9. april var det forresten tillyst møte i fylkestinget. I referatet heter det bl.a. "Formannen ga opplysninger om den inntrådte situasjon" og "Forsamlingen reiste seg og sang 1ste vers av *Gud signe vårt dyre fedreland*". Deretter ble møtet hevet.

20. april kunne en lese om reglene for bensinrasjoneringa i "Nybrott": "De lastebiler Vestfold fylkes veivesen leier til veiarbeid gis det strengt nødvendige behov".

Ja, jeg vil gjerne bli medlem i Vegvesenets historielag, Vestfold.

Klipp ut og lever/send til: Per Vaadal, vegkontoret. Medlemskapet er gratis.

Erik Moen 95 år



Erik Moen rundet 95 år 8. mars. På dagen fikk han bl.a. besøk av vegsjefen og Kristian Pedersen og Kristian Engelstad som er gamle arbeidskamerater av ham. Moen begynte i vegvesenet 12. juni 1922 og jobbet 23 år på anlegg og vedlikehold før han begynte på verkstedet på Ilene og senere på Ås. Før krigen arbeidet han bl.a. mye med brosteinslegging i Kobbervikdalen, på Hortensvegen og i Larvik. Moen var også med på den første asfaltleggingen på Semslinja. Til alle jobbene rundt om i fylket var det sykkel han brukte, og det må ha blitt et anseelig antall mil han tilbakela. Erik Moen gikk av i 1962. Nå bor han på Maribu i Tønsberg.

Per Vaadal historielagets første leder

På vegvesenets historielags møte 20. mars ble vedtektene vedtatt og følgende styre ble valgt: Per Vaadal (leder), Eileen Jensen (sekretær), Mary Kristensen, Kjell Bleika, Olav Aas, Kristoffer Dannevig og Erik Thomassen. 28 personer var til stede på møtet der ellers styreren for Norsk vegmuseum, Geir Paulsrud, fortalte om etatens historie og arbeidet med museet ved Hunderfossen i Øyer. En merket seg ellers at pensjonistene møtte tallrikt fram med Vegvesenets "grand old man" Arnt Lien (snart 97) i spissen.

Navn:.....

Adresse:.....

Vi presenterer oss:



Trafikkseksjonen Planavdelingen

Aksjon prøvefylke i 1969 var oppstartingen av et mer organisert trafikksikkerhetsarbeid i fylket, og endte opp med opprettelsen av egen trafikkseksjon i 1974, plassert på planavdelingen. Hovedmålsettingen i vårt arbeid dreier seg om TRAFIKKSIKKEHET, TRAFIKKAVVIKLING, AREALPLANLEGGING, og noe som er på veg inn nå, MILJØ. Vår faglige kompetanse ligger innenfor disse områdene i våre egne saker, for etaten som helhet og som støttespillere for kommuner og andre. Siden januar 1989 har vi også fått et "assosiert medlem" i Trygg Trafikkrepresentanten Ingrid Borud som bl.a. bidrar med gjennomføringen av "Handlingsprogram for trafikksikkerhet" i Vestfold.

Som et ledd i å forbedre oss både i forhold til hverandre på seksjonen og resten av etaten, gjennomførte vi i februar et kurs i samarbeid/kommunikasjon. I den forbindelse foretok vi en spørreundersøkelse blant vegvesenansatte. Vi

sendte ut ca. 70 skjema og fikk 38 svar. Undersøkelsen viste bl.a. at vi og våre arbeidsoppgaver ikke er godt nok kjent i resten av etaten, men at det er et sterkt ønske om å få vite hvem vi er og hva vi gjør. I håp om å imøtekomme informasjonsbehovet har vi i første omgang laget denne presentasjonen av trafikkseksjonen og Trygg Trafikkrepresentanten.

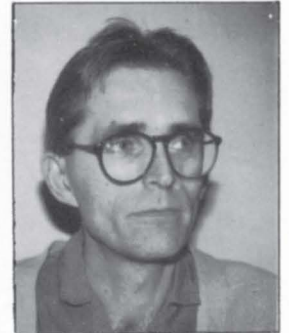
Dessuten viste undersøkelsen at vi ikke er åpne nok i forhold til resten av etaten og at vi sosialt isolerer oss. Mange mener også at vi er for lite målrettet i forhold til arbeidsoppgavene våre, noe som bl.a. gir seg uttrykk i at vi ikke overholder tidsfrister. For å bli bedre på disse områdene har hver enkelt av oss utarbeidet delmål som vi skal jobbe bevisst med fram til juni mnd.

For de som er interessert i å kikke mer detaljert på undersøkelsen så henger resultatene på tavla på trafikksjeksjonens fellesrom i 7. etg. VELKOMMEN INNOM!!



AAGE H. CARLSEN (AHC), 50 år. Jeg har jobbet ved vegkontoret siden 1977, først på planseksjonen og siden 1985 på trafikkseksjonen. Begynte i etaten i 1962. Jeg er leder av seksjonen og sekretær for fylkestrafikksikkerhetsutvalget. Ved siden av lederjobben er jeg saksbehandler for endel reguleringsplaner og fra tid til annen større utredningsarbeider innen seksjonens arbeidsfelt. Hvis du er usikker på hvem på seksjonen du skal be om hjelp fra, kontakt meg!

PER ESPEN ALME (Al), 44 år. Jeg har vært ansatt i vegvesenet siden 1967. Først på anleggsavdelingen i Akershus noen år, deretter på trafikkseksjonen. Fra 74-80 var vegdirektoratet arbeidsplassen min med signalregulering som arbeidsfelt. Siden 1980 har jeg vært "vestfolding", se siste to årene med signalregulering som arbeidsfelt.



WENCHE BJUNE (WB), 32 år. Jeg har vært ansatt på vegkontoret siden 1976, og har bl. a. jobbet på fellestjenesten/arkivet før jeg begynte på trafikk i 1981. Jeg jobber i dag med byggegrense- og avkjørselssaker i 1/2 stilling.

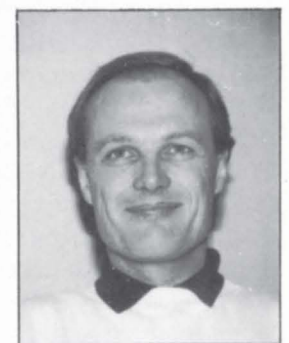


MARIT WROLDSEN DAHL (MWD), 27 år. Jeg begynte på vegkontoret i 1984. Foruten en periode på både skrivestue og sentralbord, har jeg jobbet på regnskap og vedlikeholdet. For tiden jobber jeg med skiltsaker og har i samarbeid med Reidar ansvaret for den formelle saksbehandlingen i forbindelse med oppsetting av offentlige skilt.



REIDAR JØRGENSEN (RJø), 41 år. Min debut i arbeidslivet skjedde i 1973 med 3 år på veglaboratoriet. Siden 1976 har jeg vært her i huset. I "karrierens" løp har jeg vært bortid det meste som seksjonen produserer. Hovedvekten dog på g/s-vegside. I dag er hovedoppgavene skilt og skiltplanlegging. Våren -90 er jeg "luksusstudent" ved NTH.

JOHNNY KROKEBORG (JK), 37 år. Jeg begynte i vegvesenet i 1970 på vedlikeholdet. Har siden det jobbet med grunnundersøkelser, og som sjåfør ved maskinavdelingen. Kom til vegkontoret i april 1989, og jobber nå med Automatisk Trafikk-Kontroll (ATK) på trafikkseksjonen.



ØYSTEIN LANGDALEN (ØLa), 32 år. Jeg ankom herværende vegkontor høsten -88 etter noen trivelige år på vegkontorene i Finnmark og Telemark. Jeg har tidligere arbeidet med planlegging, men steller nå med kommuneplaner og vegkontorets ulykkesregister sammen med Anne Mai (trivelig dame).

OLE JOHAN LAUVSTAD (OJL), 42 år. Jeg har vært ansatt ved vegkontoert siden 1979, først på planavd. og på trafikk siden 1987. Før det var jeg ved vegkontorene i Buskerud og Oppland i ca. 5 år. Mine arbeidsoppgaver er å utarbeide planer for gang- og sykkelveger og utbedring av ulykkespunkter, samt saksbehandling for "Aksjon Skoleveg"-prosjekter.



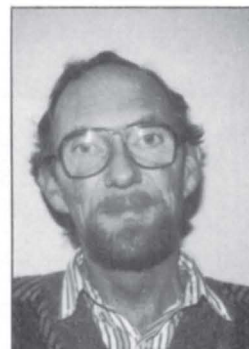
PER ARNE NILSEN (PAN), 39 år. Jeg har vært ansatt ved vegkontoret siden 1972, det meste av tiden på trafikkseksjonen. Har tidligere jobbet med bygge- og avkjørselssaker, men min hovedarbeidsoppgave nå er fartsgrensesaker. I tillegg reguleringsplaner og div. forhold i forbindelse med byggegrense- og avkjørselssaker. Trenger du råd og veiledning ved byggesaksbehandling, ta gjerne kontakt.

ANNE MAI PRESTHAUG (AMP), 33 år. Jeg har i hele mitt yrkesaktive liv vært å finne på trafikkseksjonen. Arbeidsoppgavene mine er byggegrense- og avkjørselssøknader, og trafikkulykkesregistrering. Jeg kan finne fram bakgrunnstall/statistikk fra ulykkesregisteret for deg.



ERIK SCHULLER (ESc), 42 år. Jeg begynte i vegvesenet i 1972, ved planavd. i vegdirektoratet, og har siden dengang virket innen etaten. Jeg kom til planavd. i Vestfold i 1977, men har også vært innom vegdir og Teknisk Rasj. Arbeidsfeltet nå er trafikkavvikling E-18 og i byområdene (transportplanlegging).

BJØRN SKØIE (BjS), 50 år. Jeg har vært ansatt på vegkontoret siden 1972. Begynte i etaten i 1963 ved Akershus vegkontor. Jeg har vært innom de fleste arbeidsoppgaver på seksjonen og kan litt om alt (signalanlegg minst). I dag er jeg med i produksjongruppen sammen med HPS og OJL. Fungerer også som stedfortreder for AHC.



HANS PETTER SUNDBY (HPS), 41 år. To år på trafikkseksjonen. Tidligere praksis er to år i et under vannsentrepenerfirma og 15 år i Nøtterøy kommune (veg, vann, avløp). Nå arbeider jeg med planlegging av gang- og sykkelveger, utbedring av ulykkespunkter/strekninger, samt vegbelysning.

INGRID BORUD (IB), 45 år. Jeg er adjunkt og har jobbet 22 år i skolen før jeg begynte som Trygg Trafikks fylkessekretær 1. jan. 1989. Min oppgave er å jobbe kort- og langsiktig med tanke på holdninge og atferd i trafikken. Arbeidet mitt er i hovedsak rettet mot skoler og ungdomsmiljø. Jeg kan masse om refleks, hjelmbbruk, sikring av barn i bil.



Hovedoppgaver/prosjekter for trafikkseksjonen i 1990

Gjennomføring av diverse fartsreducerende tiltak (30 km/t og humper) f.eks Stangsgate i Åsgårdstrand. (PAN).

Er med i en arbeidsgruppe i Vegdirektoratet som skal utarbeide nye retningslinjer og regelverk for behandling av byggegrensesaker. (PAN).

Trafikkavvikling E-18. (ESc).

Transportplanlegging Tønsbergområdet. (ESc/AHC).

Rv 301 Agnes - Stavern, fortausløsning. (HPS)

Rv 303 Torstrand, Larvik, trafikksikkerhetsplan. (HPS)

Rv 308 Grindstuvn - Kjernås, g/s-veg/fortau/avkjørselsreg. (HPS)

Rv 308 Elgestad - Nøtterøy krk - Borgheim, g/s-veg. (HPS)

Rv 308 Stangeby - Engås, g/s-veg/ omlegging av riksvegen. (HPS)

Rv 310 Kopstad - Nykirke, g/s-veg. (HPS)

Rv 311 Gauterødkrysset, rundkjøring. (HPS)

Rv 315 Hvitstein - Kommunelageret, g/s- veg. (HPS)

Rv 315 Gullhaug, miljøprioritert gjennomkjøring. (HPS)

RV 318 Nylinna- Prestegårdsalleen, g/s-veg. (HPS)

Rv 303/312 Auli, ombygging til rundkjøring. (OJL)

"Aksjon Skoleveg", tilskudd for 1990-91. (OJL)

E-18 Undrumsdal, utbedring av ulykkesstrekning. (BjS)

Rv 303 Tjøllingvollen, g/s-veg. (BjS)

Rv 310 Horten sentrum, miljøprioritert gjennomkjøring. (BjS)

Fv 465 Eikveien, miljøprioritert gjennomkjøring. (BjS)

Nyskilting i Larvik. Hovedmål å endre utforming og oppsetting av veg-og servisevegvisning for å gjøre disse mer miljø- og tettstedtilpasset.

Slutresultatet skal danne mal for hele landet. Dette gjøres i samarbeid med alle tenkelige instanser. (RJØ, MWD)

Rammeplan for trafikkundervisning i grunnskolen i Vestfold. Kampanjen "Ikke tøft å være død" skal besøke alle ungdomsskoler. Kurs for lærere i skoleåret 1990/91. Utvikling av plan/metodikkperm for trafik-kopplæring i grunnskolen. Informasjon om nytten av sykkelhjelm. Reflekskampanje. Månedlige pressemeldinger. Kurse styret i NBU. (IB).

Utfordrende gs-veg-anlegg på riksveg 308 på Nøtterøy

Vi er nå i full gang med g/s-veg og utbedring av RV 308 på strekningen Stangeby-Engås. Det er en strekning på ca. 2 km med bebyggelse på begge sider.

av Jorun Sætre Bringaker

Vegvesenet har 5 mann på anlegget: Gunnar Hasle, anleggsleder Halvor Garvik, oppsynsmann Tormod Sandene, formann Kjell Karlsen og Andreas Wulff. I tillegg kan nevnes at det er innleid 2 - 4 lastbiler og 3 gravemaskiner.

Anlegget ble påbegynt i desember 1989 og er ventet ferdig i begynnelsen av oktober 1990. Dvs at det blir ferdig ca 3 måneder tidligere enn beregnet. Det skyldes en iherdig jobbing i den tidlige fasen av anleggsarbeidet. Mandag 19. mars og natt til tirsdag 20. mars var vegen stengt. Da var det full innsats utover natten for å få vegen klar til morgentrafikken tirsdag.

Grunnarbeidet er for det meste ferdig. Rørlegging, matjordavtaking, omlegging av telekabler, fjellsprengning og utleg-



En del av våre folk på Stangeby-Engås: (f.v.) Tormod Sandene, Gunnar Hasle, Halvor Garvik og Kjell Karlsen

ging forsterkningslag er arbeid som er igang nå.

Garvik sier at det er knyttet en del spenning til dette anlegget. Det er skytingen av fjellet i Skjervesvingen som muligens kan volde mest problemer. Det er ca. 8000 m³ fjell som skal sprenges bort. Massene skal pukke på stedet. Den pukkingen som

allerede pågår i området er fra før gjenstand for avisdebatt. Vegvesenet er derfor spente på hvordan publikum reagerer på denne jobben. Det at bebyggelsen ligger så tett inntil riksvegen gjør heller ikke arbeidet noe lettere.

Sprengningsarbeidet er etter en anbudsrunde tildelt Tore Foss as.

Swing på Ås

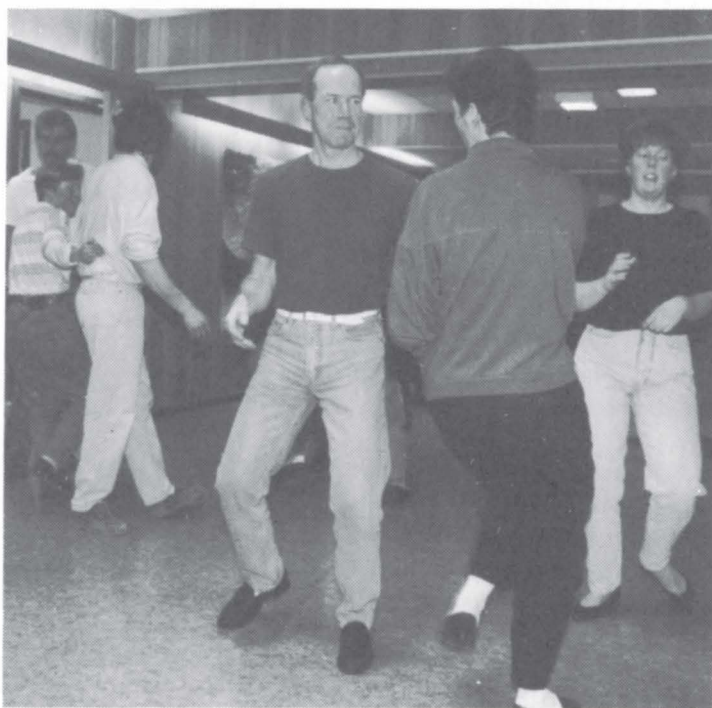
av Jorun Sætre Bringaker

Torsdag 15. og 22. mars ble det avholdt swingkurs på Ås.

Initiativtaker til dette kurset har vært Margrethe Jansen i samarbeid med velferdskomiteen og Vega. Instruktørene Nina Pedersen og Karl Erik Bergfall fra Fasting-swing holdt oss igang i nesten 3 timer. Stemningen steg og 22 spente og danselystne hadde en fin og lærerrik danseskvel.

Vi kunne registrere kommentarer som: "dette var gøy", "jeg er så sliten", "det er så varmt", "god trim" osv.

Det var synd at ikke flere hadde meldt seg på for det kan absolutt anbefales. Vi får håpe at anledningen byr seg en annen gang.



22 danselystne deltok på velferdskomiteens/Vegas swing-kurs på Ås i mars.

Kunnskapsbrist!

En intervjuundersøkelse gjennomført av Opinion as for Statens vegvesen Vestfold 26. - 27. februar viser at folks kunnskaper om vegvesenet er nokså begrensede. Ikke desto mindre har man klare oppfatninger om hvordan vi gjør jobben vår. De fleste er jevnt over positive, men et stort mindretall er negative.

av Erik Thomassen

Totalt ble 400 mennesker oppringt av meningsmålingsinstituttet. Disse ble trukket tilfeldig ut av telefonkatalogen og skal utgjøre et representativt utvalg av Vestfolds befolkning. Feilmarginen i undersøkelsen er 4 - 5 %. Dette betyr at tallene i første rekke må tolkes som uttrykk for det *nivået* resultatene ville ha lagt på om hele befolkningen var blitt spurt.

Mangelfulle kunnskaper

Ca. halvparten av de spurte svarer at vegvesenet er en statsetat. Like mange plasserer oss blant kommunenes eller fylkeskommunens ansatte eller er usikre. Dette spørsmålet stilte vi for å kontrollere i hvilken grad folk kan



Bare 1,5 % av de spurte vet at Biltilsynet er en del av Statens vegvesen. I det hele tatt blir vi i liten grad betraktet som en trafikketat.

identifisere oss som etat. Kan man i det hele tatt plassere etaten, vil man vite at det dreier seg om Statens vegvesen.

Det er det tradisjonelle anleggs- og vedlikeholdsarbeidet folk i første rekke forbinder med vegvesenet. Bare 1,5% forbinder oss med biltilsynet og

nye oppgaver som trafikkstyring og automatisk trafikkkontroll. Heller ikke plansiden er særlig godt kjent blant folk. Dette kan likevel ha sammenheng med at mange ser på plan og anlegg som to sider av samme sak. Det er også verd å legge merke til at det er de strukturelle vedlikeholdoppgavene (grøfting, asfaltering osv.) folk i

Informasjonskampanje planlegges

Intervjuundersøkelsen som Opinion as gjorde i slutten av februar var første del av et større opplegg for å spre informasjon om etaten og dens arbeidsoppgaver. Fra slutten av april og fram til nye E 18 utenom Semsbyen åpnes 29. juni kommer det til å bli annonser i relativt stort format som presenterer oss og hva vi står for i samtlige dagsaviser i Vestfold. I tillegg vil det bli distribuert en brosjyre om etaten til samtlige husstander i fylket midt i juni.

Hensikten med kampanjen er i første rekke å bedre publikums kunnskaper om etaten.. Det er viktig å understreke at man ikke ønsker å tegne noe glansbilde av Statens vegvesen og de som jobber der. Tvert i mot er man overbevist om at nøktern informasjon om oppgaver og måten de løses på i seg selv vil gi et bilde av vegvesenet som er vesentlig mer positivt enn det mange har i dag, fordi dette bildet først og fremst bygger på gamle myter og manglende kunnskaper.

Her er tallene

Spørsmål 1: "Oppfatter du vegvesenet som en kommunal, fylkeskommunal eller statlig etat?"

Svar:

Kommunal etat	13,0%
Fylkeskommunal etat	25,0%
Statlig etat	49,0%
Ikke sikker	13,0%

Spørsmål 2: "Kan du nevne hvilke forskjellige oppgaver Statens vegvesen Vestfold har?"

Svar:

Planlegging	10,8%
Bygging/anlegg	59,3%
Asfaltering, vedlikehold	75,5%
Rengjøring/brøyting	46,8%
Biltilsyn	1,5%
Trafikkstyring	1,0%
Automatisk trafikk kontroll	1,0%
Annet	3,3%
Ikke sikker	8,8%

Spørsmål 3: "Har du inntrykk av at vegvesenets arbeid vanligvis er godt eller dårlig planlagt?"

Svar:

Godt planlagt	36,3%
---------------	-------

Varies	30,3%
Dårlig planlagt	24,8%
Ikke sikker	9,0%

Spørsmål 4: "Har du inntrykk av at effektiviteten i vegvesenets arbeid er svært god, ganske god, mindre god eller dårlig?"

Svar:

Svært god	7,0%
Ganske god	49,5%
Mindre god	26,3%
Dårlig	8,5%
Ikke sikker	8,8%

Spørsmål 5: "Har du inntrykk av at vegvesenets arbeid hovedsakelig utføres manuelt eller utføres mesteparten av arbeidet ved hjelp av maskiner og annet teknisk utstyr?"

Svar:

Manuelt	6,3%
Varies	17,0%
Maskiner/teknisk utstyr	74,5%
Ikke sikker	2,3%

Spørsmål 6: "Har du inntrykk av at vegvesenet utnytter pengene på en svært god, ganske god, mindre god eller dårlig måte?"

Svar:

Svært god	5,0%
Ganske god	43,3%
Mindre god	25,8%
Dårlig	8,8%
Ikke sikker	17,3%

Spørsmål 7: "I hvilken grad mener du Statens vegvesen Vestfold er opptatt av trafikksikkerhet? I stor grad, til en viss grad, i mindre grad eller ikke i det hele tatt?"

Svar:

I stor grad	39,5%
Til en viss grad	43,0%
I mindre grad	12,3%
Ikke i det hele tatt	1,8%
Ikke sikker	3,5%

Spørsmål 8: "I hvilken grad mener du Statens vegvesen Vestfold er opptatt av miljøvern? (Samme alternativer som i spm.7)."

Svar:

I stor grad	7,5%
Til en viss grad	35,3%
I mindre grad	27,8%
Ikke i det hele tatt	8,8%
Ikke sikker	20,8%

størst grad forbinder oss med, det trafikkrettede vedlikeholdet kommer langt dårligere ut.

Flertallet positive, men stort mindretall negative

36 % sier at arbeidet vårt virker godt planlagt, mens 25 % sier det virker dårlig planlagt. Mange synes nok vi kommer for dårlig ut her. Grunnen er kanskje at det arbeidet vi forbindes med foregår spredt og uten at det er så lett å få øye på sammenhengen.

57 % er positive til effektiviteten i virksomheten vår. Mange vil vel si at dette er en overraskende stor andel tatt i betraktning gamle myter om vegarbeidet. Det er imidlertid viktig å være klar over at over 1/3 av utvalget fortsatt har negative tanker om effektiviteten vår.

48 % er positiv til måten vi utnytter pengene på, mens 35 % er negative og 17 % er usikre. Selv om flertallet er på "vår side" er vel mindretallet for stort

til at vi kan si oss fornøyde her.

Mange vil vel mene at vi kommer bedre ut av spørsmålet om miljøvern enn det man kunne frykte. 43 % av de spurtesvarer at vi "i stor grad" eller "til en viss grad" er opptatt av miljøvern. 34 % av de spurte er negative til vår miljøvernholdning. Av dem svarer ca. 1/4 at vi ikke er opptatt av miljøvern i det hele tatt.

Unge kvinner mest negative

Bakgrunnsopplysningene fra undersøkelsen viser at kvinner gjennomgående stiller seg mindre positive til etaten enn menn. Dette gjelder særlig for planmessighet i arbeidet, kostnadsbevissthet, trafikksikkerhet og miljø. Etatens arbeidsoppgaver er også klart mest ukjent blant kvinner. Gjennomgående stiller også de under 30 seg mer negative til etaten enn de over 30. Mest positive er de eldste mennene, mest negative er de yngste kvinnene. Blant unge- og særlig unge kvinner - oppfattes vi dessuten i større

grad som en manuell arbeidsplass enn i andre grupper.

Mest positive i midt fylket

Forskjellene mellom regionene er til dels oppsiktsvekkende store. Gjennomgående er folk mest negative til oss i sørfylket, mens de i midt fylket ser langt mer positivt på vår effektivitet, kostnadsbevissthet og planmessighet enn andre steder. Et interessant trekk er det dessuten at folk i midt fylket i større grad enn andre steder forbinder oss med anleggsvirksomhet. Kanskje er det slik at E 18 - anlegget i Sem har vært god reklame for etaten.

Til tross for de positive holdningene i midt fylket er det i nord fylket folk i størst grad identifiserer oss som statsetat. Det er også i denne delen av fylket folk er minst positive til våre miljøholdninger. Det er vel kanskje naturlig å se begge disse forholdene i sammenheng med all oppmerksomheten omkring ny E 18 i nord fylket de siste månedene.

Søkelys på dødsulykkene

Februar ble en trist måned hva trafikkulykkene angår. Sju mennesker mistet livet på Vestfolds veger. Vi får håpe at dette er det man kaller en "statistisk tilfeldighet". Det virker kanskje en tanke kynisk å snakke om "normalt antall" i slike sammenhenger, men tall hører nå engang med. I fjor mistet fire mennesker livet på vegene i løpet av årets to første måneder. Året før var tallet to, mens vi i år må notere hele åtte drepte.

av Øystein Langdalen

Jeg har sett litt på de dødsulykkene vi har hatt på vegene her i fylket de siste fem årene, og skal forsøke å komme med en del stikkord om disse.

Det første som slår meg er at en stor andel av de drepte er mellom 18 og 25 år gamle, litt i overkant av 1/3 for å være mer nøyaktig. I ulykkene de to siste månedene var tre av de åtte som mistet livet i alderen 22 - 25 år. I tillegg ble en syklist påkjørt og drept av en bilfører i samme aldersgruppe. Dette sier ikke nødvendigvis noe om skyld, men det sier absolutt noe om hvilke aldersgrupper som er mest utsatt i trafikken.

Hva slags ulykker er det snakk om? De fleste dødsulykkene er enten møteulykker (front-kollisjoner) eller utforkjøringer. Strengt tatt er dette samme sak. Føreren mister kontrollen over kjøretøyet. Kommer det noen i mot kan det lett bli en møteulykke, hvis ikke ender det med en utforkjøring. Fem av de syv ulykkene hittil i år var slike ulykker.

Ser vi bort fra disse ulykkestypene er det fotgjengerene som er mest utsatt. De to siste ulykkene hittil i år var da også ulykker der "myke" trafikanter ble drept.

Hvor skjer ulykkene? Jeg vil ikke gi meg inn på å plukke ut steder, så prosent og vegtyper får gjøre nytten. Av alle trafikkulykkene i Vestfold de fem siste årene skjedde 17 % på E-18, 43 % på riksvegene



og 21 % på fylkesvegene. 13 % av de drepte forulykket på fylkesveg, 45 % på riksveg og hele 36 % på E-18. Dette betyr for det første at E-18 har en uforholdsmessig stor andel dødsulykker. Dessuten ser vi at 8 av 10 drepte forulykker på enten E-18 eller riksvegene. Av dødsulykkene hittil i år har en skjedd på E-18, resten på riksvegene.

Når skjer dødsulykkene? Tallene for de siste 5 årene viser ikke noe klart mønster, men det kan se ut som om dødsulykkene helst skjer i dagene omkring helg (torsdag-mandag). De fleste dødsulykkene skjer på ettermiddagen eller kvelden. Nesten hver femte dødsulykke de siste fem årene har skjedd på natten. Av disse skjer nesten 2/3 i helgene (fredag kveld til mandag morgen).

Hva med årsakene, og hva kan vi gjøre? Det siste bør vel kunne være et spørsmål for noen og enhver av oss. I hver sjettede dødsulykke de siste årene var det mistanke om promillekjøring. Denne andelen promillesjåførere er en god del høyere i dødsulykkene enn ellers.

Dødsulykkene hittil i år har hatt noe

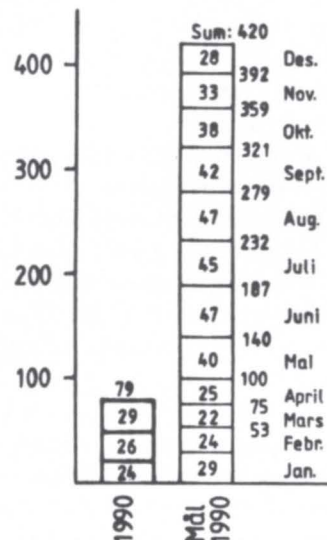
sammenheng med dårlig føre og vanskelige kjøreforhold, men såvidt jeg skjønner har det også vært snakk om stor fart i flere av ulykkene. Hva føre, vær og lys angår, så viser ulykkestallene at de fleste dødsulykkene de siste årene har skjedd under gode kjøreforhold, noe som også er tilfelle for ulykkene generelt (Ikke unaturlig, i og med at det meste av trafikken foregår på dagtid og på bare veger).

Jeg skal ikke gi meg inn på noen videre spekulasjoner i denne omgangen, men du - om vi nå begynner med oss selv? Jeg kan ihvertfall bli bedre, og du er neppe perfekt du heller!

De fleste dødsulykkene er utforkjøringer eller møteulykker; sjåføren mister kontrollen over kjøretøyet

Ingen drepte i mars

Det var ingen dødsulykker i trafikken i Vestfold i mars. Totalt var det imidlertid 29 trafikkulykker med personskaade. Dermed har det skjedd 79 personskaadeulykker hittil i år, mens måltallet 420 på årsbasis skulle tilsi maksimum 75 ulykker hittil.



Takk!

Jeg vil med dette rette en takk til Statens vegvesen v/ vegsjef Lopperød for den hyggelige pensjonistavslutningen som ble holdt på Pers kafe i Sande den 8. februar. Takk for gaver, hilsener og blomster. Jeg vil også takke Vestfold Vegarbeiderforening for gave og blomster.

Samtidig vil jeg rette en hjertelig takk til alle mine arbeidskamerater for gaven og alle gode ord jeg fikk på avslutningsfesten den 28. februar. Sist, men ikke minst TAKK til alle mine arbeidskamerater - for godt samarbeide - friske diskusjoner og trivelige arbeidsdager sammen med dere. Det er mange gode minner å tenke tilbake på.

Georg Uhlmann

Trollet og Hagabrua

- Hvem er det som kjører på mi bru, sa trollet under Hagabrua. - Det er bare meg, sa den vesle lastebilen. - Nå kommer jeg og kaster deg ned i elva, sa trollet. - Kjære, ta ikke meg, jeg er så liten, ta heller bror min, den store lastebilen! - Ja, så kjør da, sa trollet.

Så kom den store lastebilen og trollet sa: Nå kommer jeg og tar deg! - Nei, kjære deg, ta ikke meg, jeg har så lite lass. Ta heller bror min, den store-store, tunge, lange lastebilen. Den greier ikke trollet, tenkte den, den er alt for tung, men det sa den ikke.

Da den store-store, tunge, lange lastebilen kom, listet den seg stille over brua. Den var nesten kommet over da trollet våknet og sa: Nå tar jeg deg! Trollet ristet hele brua og kastet bilen ned i elvekanalen så brua gikk i stykker

- Nå ødela du brua mi, sa trollet og begynte å gråte. - Jeg ville ikke gjort det, sa den store-store, tunge, lange lastebilen og gned seg i lyktene der den lå nede i elvebakken. - Ikke gråt du - du skal få ei ny bru av meg. Og ny bru fikk trollet. En ny bru som til og med er skakk. Men det er ikke trollets skyld, det var bare brubyggerne som ikke fikk låne vateret til Vegkontoret. Nå lever trollet fredelig under brua og bare enkelte ganger rister det på seg og tenker: Det var koseligere med den gamle brua.

Nils Sunne

Ivar Foss

Ivar Foss er ikke lenger i våre rekker. 5. mars døde han etter en sykdomsperiode på ca. 7. mnd. Den 24. mars ville han ha rundet 60 år.

24. august 1989 ble Ivars siste arbeidsdag for vegvesenet, hvor han ledet utbedringsarbeidene på riksveg 303 ved Feen i Stokke. Den påfølgende dagen skulle han til legekonsultasjon, hvor hans alvorlige helsesituasjon ble konstatert.

Etter noen sesonger på hvalfangst begynte Ivar i vegvesenet i 1962 for vedlikeholdet. Ivar fikk sin læretid i vegvesenet sammen med Johan Christoffersen, hvor han bl.a. lærte sprengningsteknikk. Større og mindre utbedringsarbeider var det Ivar drev i de 27 årene han var i etaten. Noe av det første arbeidet han var med på var fjellarbeidet på "Taranrødvegen" (fv. 526). Siden fulgte fv. 525 Sem - Ramnes og rv. 306 v/ Kjønerød. Av nyere ting var det utbedringen av "Håskenvegen" i Andebu som han ledet, og utbedring av rv. 303 som tidligere nevnt.

Hvem var Ivar Foss?

Det var ikke mange år jeg fikk samarbeide med Ivar, men likevel drister jeg meg til en omtale. Ivar Foss brukte aldri store ord. Hvis han omtalte andre personer, var det alltid med det positive. Dette var en side ved Ivar som jeg mange ganger ble imponert over. Ivar var en rolig og litt sjenert person, hvis det falt ros for vel utført arbeid ble han ofte "brydd".

På den tid jeg lærte å kjenne Ivar var det kun ved ett tilfelle han vegret seg for å påta seg et oppdrag. Dette var et oppdrag som var å betegne som en tillitsserklæring til en fagmann i vegetaten. Det Ivar skulle gjøre ved denne anledningen var å foreta den offisielle åpningen av "Håskenvegen" etter at arbeidene var ferdige. Dette var en situasjon som Ivar mente han ikke mestret, men i ettertid tror jeg han var stolt over denne "utmerkelse".

Med Ivar Foss' bortgang har vegvesenet mistet en ærlig og meget trofast arbeidskollega.

Tore Jan Hansen

Bli med å ta idrettsmerket, da vel!

Du får muligheten på Tønsberg stadion onsdag 9. mai, mandag 14. mai og tirsdag 22. mai kl. 15.30.

Ved å ta idrettsmerket får du raskt en følelse av om du er i form eller ikke. Kravene er ikke strenge - hvis det går dårlig er det et tegn på at du bør trene mer! Idrettsmerkeøvelsene er en positiv opplevelse blant hyggelige kollegaer. Vega sponser de forskjellige utmerkelsene du kan få. Ta utfordringen! Vi ønsker å se riktig mange på banen i år!!

Vegas idrettsmerkeutvalg: Margrethe Jansen, Nils Skjevik

APRIL

60 år:

Martha Askeland,

30/4

65 år:

Hilmar Anholt,

23/4

70 år:

Einar Jensen, 4/4

Rolf B. Andersen,

7/4

75 år:

Rolf Kristiansen,

24/4

Endring i arbeidsområde:

Geir Magne Bø er engasjert som kontrollingeniør ved anleggsavdelingen med landmåling og stikning i forbindelse med ny E 18 i nordfylket.

Pensjonistforeningen

har møte på Ås vegstasjon torsdag 19. april kl. 1300.

Mary Kristensen orienterer om det nystartede historielaget og det museale arbeidet i vegvesenet.

Det skjer i april:

I vedlikeholdet er det slutt på BEREDSKAPSVAKTA fra 1. april. Hjemmeberedskapen slutter 17. april.

I uke 16 skal HOLMESTRANDSTUNNELN vaskes og pærer skal skiftes på "nattlamper".

Hovedarbeidet i vedlikeholdsområde 01 i april blir ellers RENHOLD av vegbaner og vegområder.

Resultatene av SPØRREUNDERSØKELSEN som vedlikeholdet gjennomførte 21. mars vil foreligge i løpet av april.

Område 02 fortsetter utbedringsarbeidet på riksveg 303. Ellers blir det oppstart av feiing i månedsskiftet mars/april og diverse vasking og lapping.

Område 03 melder om OPPRYDDINGSARBEIDER i april. Det blir fjerning av brøytepisk, kantrensk, feiing av vegområdet, spyling av kanter og vegutstyr, søppelpulucking og dessuten innkjøring av pløger og vinterutstyr.

Skiltseksjonen fortsetter i april med skilting på NYE E 18 i Sem. Ellers blir det formerking på riks- og fylkesvegene.

MALING med gult kommer i gang fra uke 17.

OPPHEVING av telerestriksjonene øst og sør for E 18 blir allerede 26. mars. Vest for E 18 antagelig i siste halvdel av april.

NY VEKT ved biltilsynet i Larvik er montert og blir justert og tatt i bruk i april.

Ellers vil AVGASSKONTROLLEN i sørfylket bli intensivert i april.

TRYGG TRAFIKK melder at IKKE TØFT Å VÆRE DØD er i gang. Hver mandag og onsdag fram til eksamen vil ungdomsskoler få besøk av teamet.

SIGMUND RIIS skal delta i Skarverennet og trenger alle den støtte og oppmuntring man kan avse rundt omkring (Kto.nr. 2400.12.75395) (!)

Biltilsynet vil avholde spesielle kontroller i forbindelse med påsketraffikken. OVERLESSETE personbiler er ofte et problem i denne sammenheng.

I april starter biltilsynet ADFERDSREGISTRERING som en trafikkonkurranse mellom Larvik-, Sandefjord-, Tønsberg- og Hortendistriktet. Nytt spennende tiltak!

Langveggen i ekspedisjonen ved biltilsynet Tønsberg skal DEKORERES med keramiske fliser.

Ellers satses det på å få resultatene fra utekontrollen MER UT I MEDIA.

På E 18 Sem pågår OMBYGGING av ÅMOT BRU. Anholtvegen er stengt. Ellers er man i gang med armering, forsikling og støping av KULVERT Holmene nord. Det blir også oppsetting av støyskjermer.

På Semsanlegget blir det ellers SKRÅNINGSPUSS på hele anlegget. Anleggsgartnerarbeidet er også i gang. Ellers vil det foregå sluttarbeider med masseflytting og oppretting i Holmenåsen.

Det vil bli EPS-stabling i Anholtveien.

På E 18 Stokke bygges landkar og søyler for GJENNESTAD BRU. Kulvert vestre Rørkoll er ferdig.

Ellers er deponeringsområdet på Undelstvedt klarert etter forskriftene om bakkeplanering. Her skal det bli plass til 220.000kbm overskuddsmasse.

På Stokkeparsellen blir det ellers FJELLSPRENGING og MASSEFLYTTING på strekningen Ramsund - Sørby og omlegging av Stokke jordvanning og diverse rørlegging.

VEGDIREKTØREN skulle komme på besøk til fylket 30. april. Det blir først 7.mai.

ÅRSMELDINGEN for 1989 vil foreligge omkring månedsskiftet mars - april og vil bli distribuert til alle ansatte.