



Aktuell!!

Vestfolder'n

Internt organ for Statens vegvesen Vestfolds ansatte

E 18 i Stokke:

Byggetiden reduseres med ett år

Vegdirektøren hadde 15 millioner med seg i kofferten da han besøkte fylket 7. mai. Pengene skal gå til forsering av E 18 Holmene-Tassebekki i Stokke. Dermed kan Anlegget fortsette i samme tempo som man har holdt siden ekstrabevilgningen i april i fjor. Og trafikanter og lokalbefolkning kan glede seg til ny veg ett år før tida.



Anlegget i Stokke har gått for fullt siden januar. Arbeidet er kommet langt mange steder og er godt synlig fra nåværende E 18 i Sørby-området. Ekstramidler gjør at tempoet kan holdes oppe og vegen åpnes ett år tidligere enn planlagt.

Side 5-7-8

**100 tonns
vogntog på
Ås**

Side 6



Redaktør: Erik Thomassen

I redaksjonen:
Jorun Sætre Bringaker

Utgitt av
Statens vegvesen Vestfold,
Postboks 323, 3101 Tønsberg

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

Sats&lay-out:
Statens vegvesen Vestfold

Trykk: ELO Grafisk,
Østre Halsen, Larvik

Opplag: 700

Redaktøren mener:

Selvgjort er velgjort!

Så ligger den altså der, bred og fin og rak. Den nye motorvegparsellen forbi Semsbyen som trafikanter og lokalbefolkning har sett fram til i årevis, mens trafikkbulderet og køene har hersket i tettstedet ved E 18. Nå kan roen endelig senke seg over Semsbyen.

Når samferdselsministeren 29. juni kl. 1045 kan skjære over snoren ved Aulerød-krysset, har vi grunn til å rette ryggen og smile fornøyd. Dette har blitt en bra veg! Kanskje ligger kryssene litt tett, men det skyldes hensyn en må ta i et fylke med så finmasket vegnett som vårt.

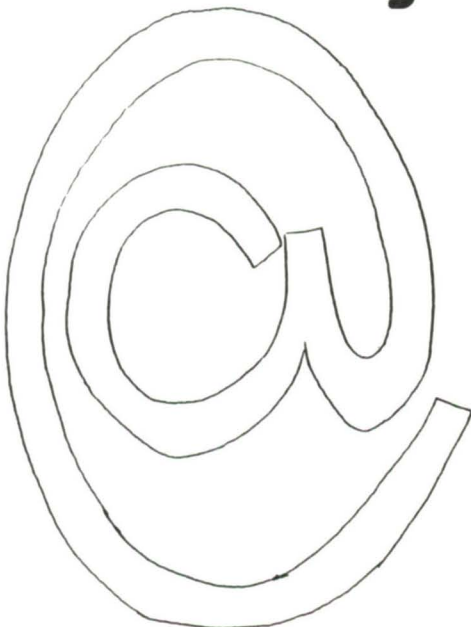
Bak en ny veg ligger det uendelig mye arbeid og omtanke. Planleggerne har vurdert alle mulige sider ved saken. Vegen har vært gjennom en runddans av politiske og administrative behandlinger. Papirflommen har vært betydelig.

Grunnerverv, grunnundersøkelser og kvalitetskontroll er funksjoner som ofte kommer i bakgrunnen når vegen ligger der. Det samme gjelder alle de administrative tjenestene som anlegget har nytt godt av. Vegbygging er lagarbeid i langt større grad enn de fleste tenker på til daglig.

Selvfølgelig blir 29. juni Anleggets store dag. Det er tross alt de som har skapt det ferdige resultatet. Og det skal de ha all ære av. En utenforstående lar seg lett imponere av det tempoet og den presisjonen som er lagt for dagen.

Mange mennesker opplever det som et problem at de ikke ser konkrete resultater av arbeidet sitt. Vi er heldige på dette området. Den nye vegen vil ligge der som en stadig påminnelse om at jobben vi gjør er meningsfull og samfunnsnyttig - enten vi jobber på regnskap, på plan, i grunnboringa eller på anlegg.

VIPS - nå også for rundkjøringer



Vegvesenets Interaktive PlanleggingsSystem er nå utbygd med en egen rundkjøringspakke. Denne ble i mai tatt i bruk blant trafikkseksjonens kreative hjerner. Og resultatene lot ikke vente på seg!!!

Hosstående geniale konstruksjon var den første rundkjøringen data-anlegget i Kremmerhusets 8. etasje produserte. Som leserne vil se, åpner den nye teknologien for helt nye trafikktekniske prinsipper, prinsipper som vil få selv den mest forherdede data-motstander til å bøye seg i støvet. At vi ikke har tenkt på dette før!

Foreløpig har man ikke funnet ut hvor den nye rundkjøringen skal plasseres, men som vanlig er "Mammut" på by-siden av Kanalen i Tønsberg sterkt inne i bildet.

Klart for stenging av gamle E 18: Idyllen tilbake i Semsbyen



Når nye E 18 forbi Semsbyen åpner vil det begynne en ny tidsregning for det hardt prøvete tettstedet ved E 18. I fjor passerte 6 millioner biler gjennom nærmiljøet til lokalbefolkningen. 29. juni blir det stille -for godt.

Det blir stille i Semsbyen 29. juni. Etter ti-år med trafikkbulder er det endelig slutt. Befolkningen og næringslivet kan puste lettet ut. Nå får E 18 gjennom tettstedet funksjon som lokalveg og handlegate. Denne funksjonen har den forsåvidt alltid hatt, men med veksten i trafikken har det ikke blitt mye fristende å bevege seg utendørs langs hovedvegen.

av Erik Thomassen

Når vi skal åpne den nye motorvegen utenom Semsbyen er det naturlig å fokusere minst like mye på vegen vi "stenger" som på vegen vi åpner. Folk i Semsbyen har tatt initiativet til en skikkelig fest på åpningsdagen. Det vil bli foretatt en symbolsk vegstengning, og deretter blir det bespisning med langbord i gamle E 18. Ellers blir det underholdning og salgsboder på fortauene. Folk fra Vegvesenet

er selvfølgelig spesielt velkomne på dette arrangementet.

Den offisielle delen av markeringen starter kl. 1030 med veteranbilkortesje fra Ås vegstasjon til Aulerød-krysset. Der blir det snorklipp ved samferdselsminister Lars Gunnar Lie. Kortesen fortsetter så gjennom Semsbyen og inn til Tønsberg. Kommunen har stillt sitt representasjonslokale Teie hovedgård til disposisjon for vegvesenet og her blir det lunsj. Etter lunsj går turen tilbake til Semsbyen hvor man slutter seg til det lokale arrangementet.

Trafikken på nye E 18 settes på kl. 1100 den 29. juni. Det tidlige tidspunktet er valgt av hensyn til trafikkavviklingen på denne store utfartsdagen. Siste natta før åpningen skal det gjøres en betydelig jobb med å knytte den nye vegen sammen ved Fyllpå. Trafikken vil derfor bli dirigert om Sem kirke.

Denne omdirigeringen krever mye arbeid fra vedlikeholdet og også politi-innsats. Likeledes ligger det mye arbeid i selve omkoplingen av trafikken fra gammel til ny veg.

Den nye vegen utenom Semsbyen vil i første omgang få fartsgrense på 80 km/t. Påkoplingen fra Holmene til Ekely får fartsgrense på 60 km/t. I løpet av våren 1991 vil man vurdere å øke fartsgrensene til 90 og 70 km/t. Årsaken til at man har valgt å gå forsiktig ut på denne vegparsellen, som har standard som burde tilsi maksimalfartsgrenser, er erfaringene fra åpningen av parsellen Tassebekk - Klinestad i 1986. I løpet av det første året denne vegen var i drift skjedde det ikke mindre enn 15 personskadeulykker her. Man valgte da å gå ned 10 km på fartsgrensen. Dette medførte også en klar reduksjon i ulykkesantallet på denne vegen.

Resultatbonus - fram- eller tilbakeskritt?

I januar i år ble Vegdirektoratet og berørte fagforbund enige om å iverksette en prøveordning med resultatbonus. Prøveordningen skal vare i 2 år og resultatbonusen er knyttet til de jobber vi har vunnet ved egenregikalkyler. Hovedtrekkene i avtalen er at dersom jobben gjennomføres med et økonomisk resultat som er 8% bedre enn inngitt tilbud vil dette medføre kr 10,- pr. time i resultatbonus. 6% resultatforbedring gir kr 5,- pr. time i bonus. Halvparten av oppnådd resultatbonus skal avsettes til fylkets velferdstiltak. Avtalen inneholder også en rekke andre forhold. Hensikten med bonuslønnssystemet har vært å øke effektivitet og produktiviteten i vår etat. Vil man oppnå dette ved den avtalen som nå er inngått?

På den positive siden er det viktig å framheve det insitamentet og den stimulans som ligger i at økt innsats gir økt lønn. Overfor våre omgivelser vil slike tankerekker slå godt an, både i fagmiljøene og de politiske miljøene. Dersom vi virkelig oppnår besparelser ved at en jobb organiseres og gjennomføres godt, er også dette selvsagt positivt. Jeg har heller ikke noe imot at enkelte av våre arbeidstakere kan øke sin inntekt ved resultatbonus. Men her kommer jeg fort over til de negative argumentene. Jeg er redd for at bonuslønn vil forsterke tendensen til A og B lag. Kanskje vil bare et fåtall av våre folk nyte godt av ordningen og vi har vel alle friskt i minne de uholdbare forhold vi hadde i akkordenes tider. De aller fleste av våre arbeidstakere gjør en meget god innsats også i dag. Jeg er usikker på om bonuslønn vil bedre vesentlig på effektiviteten vår. Selv om det sikkert er noe å hente ved å rasjonalisere, tenke nytt og bl.a. derigjennom gjøre jobbene billigere, tror jeg det er atskillig mer å hente på andre områder. Mindre politisk detaljstyring, bedriftsøkonomisk tankegang i alle ledd i organisasjonen, fjerning av konkurransevridende rammebetingelser og flere lignende forhold vil i langt større grad kunne bidra positivt på våre resultater enn bonuslønnssystemet. Det er en kjennsgjerning at lønn er et kortvarig stimuli. Det burde også være rimelig enighet om at lønnsnivået for den gruppen av arbeidstakere som i hovedsak vil nyte godt av bonusen ikke står noe tilbake for tilsvarende yrkesgrupper i privat virksomhet. Lønnsnivået vårt er faktisk et av mange elementer som virker konkurransehennende.

For meg er det også et tankekors at vi aldri skal kunne tape på en egenregikalkyle. Bonuslønnssystemet gir ikke "trekk" i lønn dersom en jobb går dårlig. Skal vi tilnærme oss de private entreprenører vi sammenligner oss med, burde bonuslønnssystemet også innebære risiko for tap, ikke bare fungere som en mulig påplussing av tariffølona.

Det er ikke entydig og klart hvem som skal nyte godt av bonuslønnen. Hva med planleggere, mekanikere, servicefunksjoner og andre mulige bidragsytere til et eventuelt godt resultat. Siden bonus skal utbetales for de timer vedkommende har arbeidet på prosjektet, må sannsynligvis enkelte arbeidstakere føre timelister. Dette blir i så fall noe

nytt. En del andre administrative forhold er heller ikke avklart.

Til tross for alle motforestillingene er ledelsen selvsagt positive til å innføre systemet. La oss legge bredside til i fellesskap for å se om bonuslønn vil bidra så positivt som noen tross alt tror. Det er imidlertid viktig at vi derimot må akseptere at noen vil tjene mer enn andre og at misunnelser ikke må få ta overhånd. Om bonuslønn også blir framtidens lønnssystem vil bli vurdert når prøveperioden på 2 år er omme.

Ledelsen vil senere orientere våre berørte arbeidstakere om systemet. Årsaken til at vi må avvete orienteringen litt, er bl.a. de uavklarte forhold som er nevnt ovenfor og som ikke er klarert gjennom de sentrale forhandlinger som er ført. Dette må vil ta standpunkt til lokalt. Når dette er gjort, vil vi gjennomføre orienteringen sammen med de tillitsvalgte.

Tore Kaurin

Tirsdag 12. juni

MØTES VI PÅ

HAVARIET

(Sjøbodene på brygga)

ca. kl. 1830

til en hyggelig kveld

i

SOMMER-TØNSBERG

Bli med da vel!

Jorun Sætre Bringaker, Wenche Bjune m.fl.

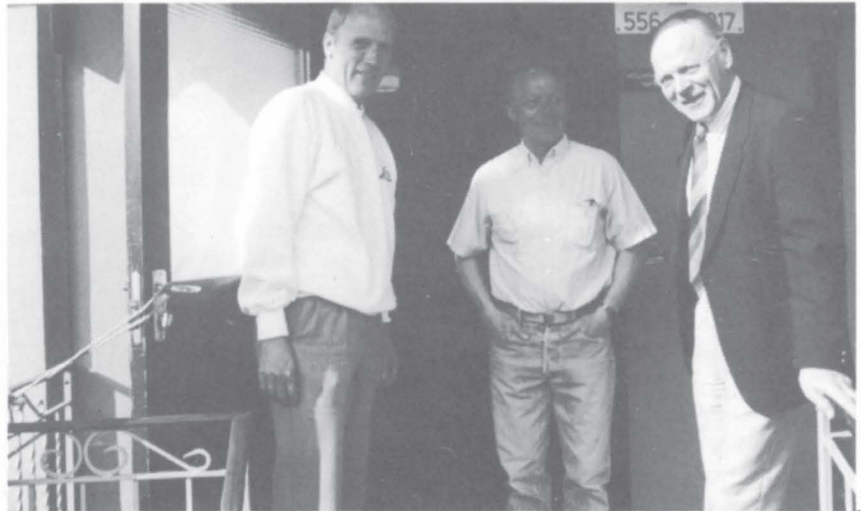
Vegdirektøren på besøk i Vestfold

Med 15 mill. i kofferten

Mandag 7. mai besøkte vegdirektør Eskild Jensen Vestfold. Som en hilsen til vertsskapet hadde han med seg tilsagn om en forskottering av 15 millioner kroner til E 18 - anlegget i Stokke. Dette betyr at parsellen Holmene - Tassebekk kan settes under trafikk sommeren 1992, ett år tidligere enn opprinnelig planlagt. For anleggsavdelingen betyr det at man kan fortsette i det samme høye tempoet som man hittil har holdt på Stokke-anlegget.

av Erik Thomassen

Vegdirektøren ble møtt av vegsjefen med følge ved vegkroa i Kobbervikdalen i Drammen. På bussturen gjennom Skoger og fram til Sande orienterte Steinar Aspen om planene for en ny E 18 i nordfylket. Første stopp på turen var Sande vegstasjon. Her ventet Rolf



Bildet: På Sande vegstasjon ble vegdirektør og vegsjef møtt av bl.a. vegmester Rolf Sommervik

Sommervik, Irene Enerud og hele oppsynet med kaffe og nystekte vaffer. Det ble orientert om vedlikeholdet i Vestfold og om Sande vegstasjon og planene for en ny kombinert veg- og biltilsynsstasjon i nordfylket. Deretter fortsatte befaringen av E 18-prosjektet i nordfylket over Hanekleiva til Eplerød, Hillestad og Holmestrand.

På Ås ventet resten av ledelsen sammen med fylkesesordfører, fylkesrådmann og fylkesmann. Før lunsj informerte Gunnar Eriksen om den nye spesialutviklede tunnelvaskeren, og vaskeren ble også demonstrert på en av lagerbygningene på Ås. Etter lunsj ble det ellers tid til et besøk i overvåkingsrommet på vegstasjonen.

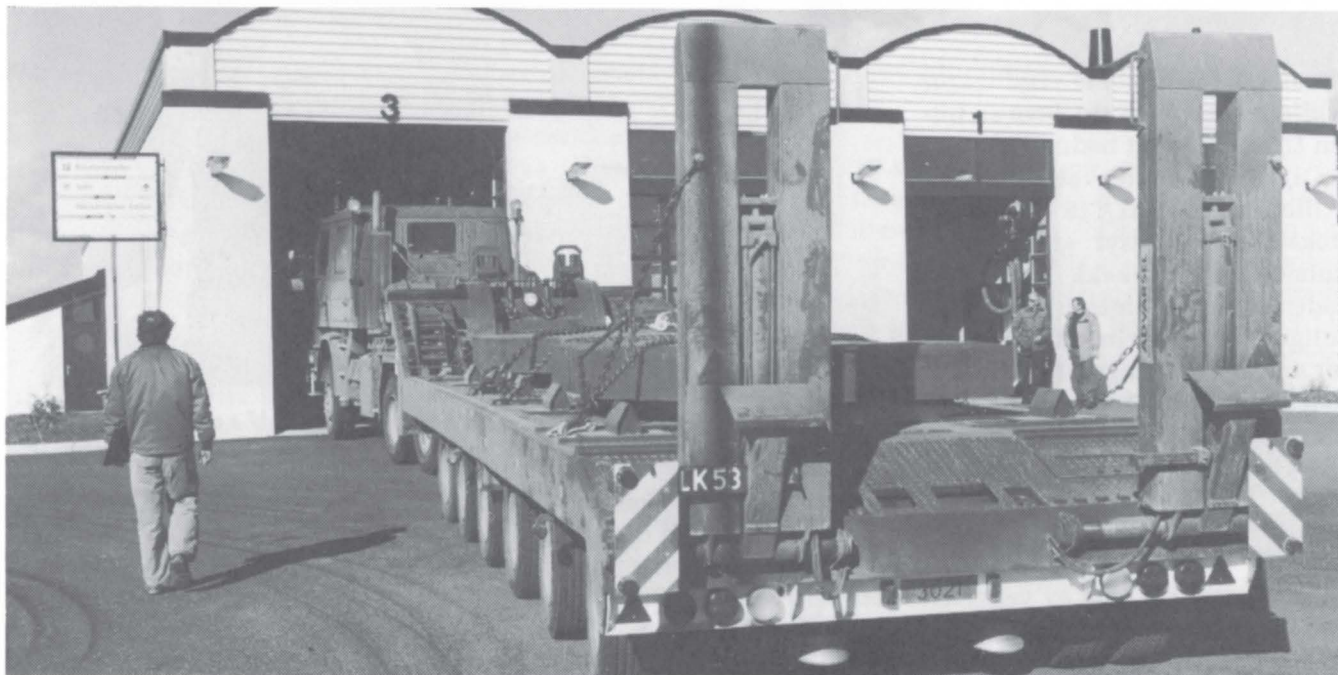
Befaringen fortsatte på E 18-anlegget med Leif Kjølén ved mikrofonen i bussen. Anlegget hadde utvilsomt lagt opp til å overbevise vegdirektøren om det fornuftige i å putte noen ekstra millioner i Stokke-anlegget. Stor var jubelen derfor da vegdirektøren kunne opplyse at de 15 millionene man ønsket allerede var sikret. Bussen gjorde straks etter stopp i skjæringen i Holmeneåsen hvor vegdirektøren, vegsjefen og en smørblid anleggsledelse gikk ut for å ta en prat med de som var i arbeid med opprettingen før dekkeleggingen på denne delen av anlegget.

Befaringen ble avsluttet en time forsinket med besøk på vegkontoret og deretter middag på Hotell Klubben.



God stemning på anlegget da det ble klart at forseringen kunne fortsette. Her Vegdirektøren sammen med (f.v.) Leif Kjølén, Per Dag Nordkvælle, Trond Bergstrøm, og vegsjefen.

Forsvarskjempe til kontroll på Ås



Kaldnes produserer for tida semitrailere for transport av stridsvogner for Forsvaret. Vogntogene har en samlet totalvekt på ca. 100 tonn. Til sammen skal det produseres 50 stykker og samtlige skal kontrolleres av biltilsynet i Tønsberg.

Biltilsynet i Tønsberg har den siste tiden hatt flere 100 tonns semitrailere som Kaldnes mekaniske verksted har produsert for Forsvaret til kontroll. Totalt skal 50 slike vogntog kontrolleres på Ås før overlevering.

Kaldnes mekaniske verksted i Tønsberg har fått en storordre fra Forsvaret og skal produsere et 50-talls semitrailere for transport av stridsvogner. Semitrailerne blir i sin helhet bygget opp på Kaldnes, mens aksler, hjul og bremseutrustning blir levert av et annet Vestfold-firma.

av Anton Asbjørnrød

Semitrailerne har en totalvekt på 76 tonn med ca. 60 tonns nyttelast og er utstyrt med seks aksler hvorav tre er tvangsstyrt. Trekkbilen er en seks-hjuls dreven Scania med totalvekt på

24 tonn. Samlet totalvekt blir dermed ca. 100 tonn.

Forsvaret har stilt strenge krav til kvalitet og sikkerhet og forlanger at alle semitrailerne skal gjennomgå en omfattende kontroll og godkjenning av Biltilsynet. Slik godkjenning og kontroll foretas av Biltilsynet Tønsberg og består av teknisk gjennomgang og kontroll i kontrollhall og en omfattende prøvekjøring med retardasjonsmåling.

Retardasjonsmålingene foretas ved ulike hastigheter opp mot 70 km/t

med varierende last og uten last. Bremseresultatene måles med et Motometer og retardasjonen i forhold til utstyrt trykk skrives ut på et diagram.

Foreløpig har vi kontrollert og godkjent fire semitrailere, de resterende blir ferdigprodusert med 2 - 3 ukers mellomrom, så denne spesielle formen for kontroll vil komme til å foregå i lang tid fremover.

Hele vogntoget er ca. 20 meter langt og 3 meter bredt, men har allikevel på grunn av tvangsstyrte aksler på semitrailer, meget god fremkommelighet. Prøvene hittil har vist at vogntogene ligger godt innenfor kjøretøyforskriftenes krav til bremseutrustning og retardasjon.

Vegdirektørens glade melding om 15 millioner ekstra til ny E 18 i Stokke i år gjør at anlegget kan holde samme høye tempo som de har gjort siden prosjektet ble satt i gang i januar i år. Til fellesferien 1992 skal den nye motorvegen stå ferdig og dermed er enda en del av gamle "Sørlandske" over Raet et saga blott.

av Erik Thomassen

11. mai var Vestfoldern på besøk på anlegget i Stokke. Arbeidet foregår nå i hovedsak på to deler av parsellen, ved Asketraet ca. 1 km sør for Holmene og på Sørby fra Ramsu-
måsen til nye Gjennestad bru.



I Ramsu-
måsen går arbeidet med fjellskjæringa for fullt. Massene brukes i linja sørover forbi Skjee kirke til Gjennestadmyra bru.

Full fart i Stokke!



Interimsvegen ved Furulund ble brukt ved omlegging av vann- og kloakkledningen i mai. Vegen skal benyttes igjen til høsten. På bildet: oppsynsmann Dag Runar Haugen

I mai ble det dessuten byggeten interimsveg ved Furulund kro. Interimsvegen ble brukt ved tilkoplingen av vann og kloakk fra husene på vestsiden av vegen til Stokke kommunes anlegg. Dette arbeidet ble utført i løpet av to dager i mai. Man kunne ha boret seg gjennom eksisterende E 18, men dette ville bli en relativt kostbar operasjon. Siden man likevel må ha en interimsveg her til høsten, valgte man derfor å bygge denne nå. Gamle Furulund kro ble forøvrig revet i mai. Like bak står imidlertid nybygget klart til å overta. I framtiden vil imidlertid ikke Furulund kro - som har vært et populært sted for trailer-sjåfører - ha direkte tilknytning til E 18.

På strekningen fra Tassebakk til Gjennestad blir det forøvrig ikke mindre enn tre interimsve-



På Asketraet skal det foretas full masseutskiftning. På bildet diskuterer Dag Runar Haugen (t.v.) og Helge Knutsen de vanskelige forholdene.

ger til høsten. I tillegg til den som nå er bygget må E 18 legges på interimsveg ved Rørkoll (ved kulverten som nå er ferdig) og i svingen nord for Stokke pukkverk.

På jordene nord for Stokke pukkverk står det en del pæler. Disse ble satt ned som prøvepæling for Gjennestadmyra bru. Vegen skal her gå over et myrområde med meget vanskelige grunnforhold. Opprinnelig var det planen å bygge en 450 meter lang bru her, men prøvepælingen avslørte at grunnforholdene var enda vanskeligere enn man hadde regnet med. Det planlegges derfor nå å forkorte brua til 200 meter og heller satse på superlette fyllinger på de reterende 250 meterne.

Hovedtyngden av arbeidet på Stokkeparsellen foregår nå i Sørby-området. Her passerer vegen i dalbunnen noen hundre meter vest for Skjee kirke. I nordenden av området tar man ut en ca. 8 meter høy fjellskjæring i Ramsuåsen. Massene brukes til å fylle opp i veglinjen sørover mot Gjennestad bru, som forøvrig også er i arbeid. Samtidig legges det vann og kloakkledninger langs vegen fra området i Ramsuåsen hvor det skal anlegges rasteplass-anlegg.

Både i Sørby-området og ved Asketraet lenger nord er det lagt ned mye arbeid i å legge om Stokke jordvanning. Totalt er dette en jobb som vil

beløpe seg til ca. 600.000 kroner. Samtidig benytter Stokke kommune anledningen til å legge om deler av vann- og kloakknettet i Sørby-området.

Et av de vanskeligste områdene på veglinjen er myrterrenget ved Asketraet. Asketraet ligger ca 1 km. vest for nåværende E 18 og ca. 1 km. sør for Holmene hvor Sem-parsellen slutter og Stokke-parsellen begynner. Her skal myrmassene fjernes og erstattes med stein. Gjennomgående er det fem meter dybde på myrmassene i Asketraet-området. Den store gravedybden og de vanskelige grunnforholdene gjør at Helge Knutsens 30 tonns "gule" Komatsu i arbeid med å fjerne de fuktige og ustabile massene får grunnen til å gynte under oss når den store gravemaskinen fyller dumpere og lastebiler med myrjord. Arbeidet må gjøres i to omganger på grunn av gravedybden og de vanskelige grunnforholdene. Andre gang fylles det vekselvis etter med stein.

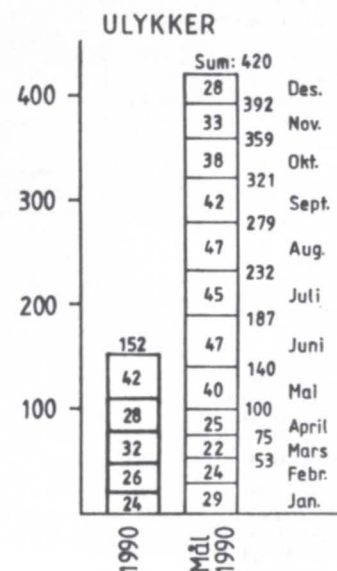
I løpet av 1990 skal vegen i hovedsak ligge ferdig opp til planeringen fra Holmene og helt fram til nord for Gjennestadmyra bru. I tillegg vil det bli arbeid på interimsvegene i Rørkoll - Furulund -området. Arbeidet på Stokke-anlegget foregår i stor grad i nærheten av nåværende E 18. Med den framdriften det nå legges opp til burde vi ha gode muligheter til å vise folk hva effektivt og rasjonelt anleggsarbeid i praksis vil si.

152 ulykker hittil i år

I mai skjedde det 42 ulykker med personskade i Vestfold-trafikken. Dermed kommer totalen hittil i år opp i 152 ulykker. Dette er 12 mer enn det målsetningen om ikke å ha mer enn 420 ulykker i løpet av hele året skulle tilsi.

Ingen ble drept i Vestfold-trafikken i mai. Hittil i år har 12 mennesker mistet livet i Vestfold-trafikken, på tilsvarende tid i fjor var antallet 11.

På landsbasis omkom 25 mennesker i maitrafikken mot 35 i fjor. Gjennomsnittet de siste fem årene er 34 drepte. Hittil har 126 personer blitt drept i trafikken mot 138 i fjor.



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

Juni 1940

Lensmann Agerup gjør voldsomt angrep på veikontoret.

„Det fins da ikke et
fornuftig menneske som vil bygge en vei etter
en slik stikking“, sier han om veien Movik-Sevika

Overingeniøren setter saka på dens rette plass

I Nøtterøy herredstyes møte i går rettes lensmann Agerup utafør karlet en sak som formet seg som et voldsomt angrep på ingeniørene ved Vestfold fylkes vegvesen. Det gjeldt den oppstukne vei fra Movik langs Vrengen til Sevika.

Lensmannen opplyste at denne oppstikking hadde vakt bestyrtelse for ikke å si forbitrelse i Torød krets. Sia det er fylkets veikontor som har forordnet oppstikkingen, mener jeg det må være en kommunal sak. Lensmannen fant det urimelig å legge en 6 meter vei i vanlinja fra Movik til Sevika. Det måtte da enten bli å legge veien i tunnel på lange strekninger eller på hyllet, og den vilke kreve flytning av eiendommer, likesom den var lagt gjennom folks hager. Taleren mente en slik vei vilke koste om lag halv million kroner, og til det måtte det komme et seksifret tall når det gjelder ekspropriasjon av grunn og flytting av hus.

I Torød krets, sa taleren videre, har man bedt om en vei fra Movik om Burstad til Valdres for å komme fram til Strensødsveien, men nå er det bortfalt, da man har fått en annen vei. Det er ikke en luksusvei som er overflødig og som atpå til vil ødelegge idyllen derute man har bedt om, det måtte kunne gå an snarest å fjerne alle de lyse pelene som nå pryder landskapet. På vegne av Torød krets protesterer jeg mot denne veien og håper at man er nøyd med de andre veier man har.

Ordføreren fant lensmannens uttalelser ganske merkelige. Dengang man behandlet vesplanen var lensmannen en av de ivrigste forkjempere for denne veien som også ble satt som nummer en på planen.

Den andre veien som ble tatt med var Bjørndal—Tømmerholt—Kjøpmannskjør. Man må ikke i disse tider være kritisk, det er det verste over alt, og man får ikke gjort noe. Er det så at beboerne der ute ikke vil ha veien så skal vi underrette veikontoret om det.

Lensmann Agerup: Skulle man ikke ha lov til å kritisere en slik

stikking så vil jeg ikke hva — en vei fra Movik over Burstad til Valdres er det man har bedt om, ikke en vei i vannkanten. Hva skal folk tenke? Det fins da ikke et fornuftig menneske som vil bygge en vei etter en slik stikking.

Ordføreren kunne berolige lensmannen med å minne om at en oppstikking og en beslutning om å bygge veien ikke var helt det samme. Det er herredstyret som har avgjørelsen om veien skal bygges eller ikke. Og formannskapet har ikke sett på oppstikkinga ennå.

For øvrig er det jo ikke sikkert at det bare er denne muligheten som lensmannen snakker om. Veikontoret pleier gjerne stikke opp veiene i flere alternativer. Det skulle ikke være nødvendig å ta slik på vei for det er blitt tale om å diskutere byggingen av noen vei derute.

Vi har forelagt denne saka for overingeniør Larsen som sier: Vi har stukket veien etter henstilling fra Nøtterøy. At veien blir dyr kan det nok ikke være tvil om, men vi er ennå ikke kommet så langt at vi har laget noe overslag.

Jeg vil gjerne ha sagt at det ikke er eller noe som helst påtrykk eller antydning fra veikontorets side at denne veien er blitt stukket. Vi vil ikke ha noe som helst ansvar for at Nøtterøy har bedt oss om å slikke vei en. Det vi har gjort er bare våre plikt, nemlig å utføre det arbeid vi er blitt bedt om. Til slutt vil jeg gjerne tilføye at vår mening om velprosjektet eller berettigelsen av det er det heller ikke blitt spurt om, sier overingeniøren til slutt.

VM i landevegsløp: Hederlig Vega-innsats

Historiens første vegvesenmesterskap i landevegsløp ble arrangert i Leikanger og Balestrand i Sogn 25.-26. mai. Fredag kveld ble det konkurrert i kort løype (4 km) der VEGA's tre representanter fikk følgende plasseringer: Damer under 35 år: Hilde Kristiansen nr.2
Herrer under 35 år: Arild Vestbø nr.3
Herrer 35-44 år: Øystein Ludvigsen nr.5

Arrangørene fra Sogn og Fjordane forsynte seg grovt av premiene og ble beste fylke for 3-mannslag.

Lørdag var det mesterskap i halvmaraton (21 km), innlagt i "Vikingsløpet" i Balestrand som ble arrangert for første gang og samlet ca.500 deltakere.

Flere verdenskjente stjerner stilte opp i tillegg til vegvesenets egne stjerner. Bl.a. vant Joan Benoit Samuelsen (OL-vinner) dameklassen der Grete Waitz ikke kunne stille på grunn av ryggplager. Herreklassen ble vunnet av en lettbeint kar fra Tanzania som kom i mål på en tid bare ca. 1 minutt dårligere enn verdensrekorden (ca. 1.01.50). Vegvesenets egne milslukere holdt imidlertid også høyt nivå. Beste tid ble prestert av Ole Andre Helgås fra Troms med 1.10.44. 6 løpere kom under 1.20.00. Troms fikk også beste 3-mannslag.

Øystein Ludvigsen var eneste deltaker fra Vestfold og ble nummer 5 i klasse 35-44 år med tiden 1.24.40 (15 deltakere).

Lørdag kveld var det selvfølgelig bankett med premieutdeling, god mat og stor stemning.

Arrangementet frister så absolutt til gjentakelse, både for arrangører og deltakere. Joan Benoit Samuelsen karakteriserte Vikingsløpet som verdens vakreste halvmaraton og hadde nok mange med seg i det. Turen til Sogn egner seg for øvrig utmerket som en familietur der alle kan delta i løpene.

Neste år håper vi at Vestfold er bedre representert, i hvert fall i 4 km-løpet. Dette var et uhyttelig løp som mange gjorde unna i marsj-tempo og som ikke burde skremme noen fra å delta. Dessuten har dere et helt år å trene på!!

Øystein Ludvigsen

Stadig mer nattarbeid?

Det ser ut til at nattarbeid blir stadig vanligere i vedlikeholdet. Trafikken øker, og på de mest trafikerte vegene er det vanskelig å få gjort nødvendig arbeid på dagtid både av hensyn til framkommelighetene og vegarbeidernes sikkerhet. Vestfolder'n har tatt en runde og snakket med folk som har mye nattarbeid, med en representant for Vegarbeiderforeningen, med en oppsynsmann og en representant for ledelsen i vedlikeholdet.

av Jorun Sætre Bringaker

Kjell Bleika:

Kjell Bleika jobber som asfaltkontrollør på riksveg 309 med asfaltfirmaet Fjeldhammer Brug. A/S. Han ble veldig interessert da jeg spurte om han kunne si litt generelt hva han mener om nattarbeid - fordeler og ulemper. Først fortalte han litt om jobben sin og at han likte seg godt. Han er nå den eneste kontrolløren i område 2, og han kunne godt tenke seg en mer stabil ordning der 2 personer kunne bytte på og overlappe hverandre. Det blir mye overtid i en slik jobb, det hører liksom med, og det er helt OK mener Bleika. Men kommer vi litt mer inn på ulempene med å jobbe om natta, må han si at han foretrekker å jobben om dagen. Han er ikke helt imot å arbeide om natta, men etter en lang periode med nattarbeid, får ikke kroppen roet seg. Han har vanskelig for å sove om dagen. Derfor synes han det holder med noen få dager av gangen. Bleika kommer også inn på at det er mange gode grunner til at det er bedre å jobbe om natta, f.eks med hensyn til trafikken. Hvis det er en sterkt traffikert vegstrekning, er han enig i at det er bedre å jobbe natterstid.



Kristian Bræin har drevet med nattarbeid som asfaltkontrollør i ett år og trives godt med det.

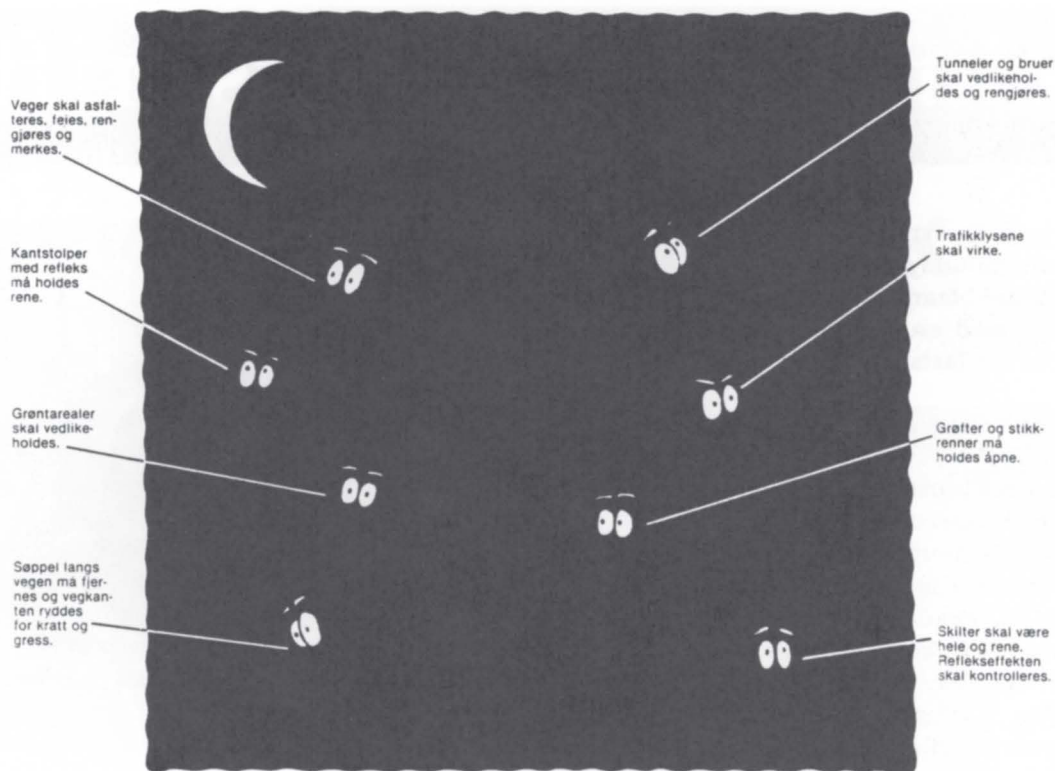
Kristian Bræin:

Kristian Bræin holder til i område 1 og jobber som asfaltkontrollør. Akkurat nå er han med et firma som heter Oslo asfalt. Han trives i jobben sin og har jobbet som kontrollør i bare ca. 1 år.

Da jeg spurte om hva han mente om nattarbeid, sa han at det likte han. Han hadde ingen ulemper å komme med når det gjelder å jobbe om natten i motsetning til å jobbe om dagen. Bræin nevnte også at de har mer ro på



Formann i vegarbeiderforeningen Øivind Myhre mener at økt bruk av nattarbeid forutsetter mer og bedre langtidsplanlegging av oppgavene slik at man vet hva man har å forholde seg til.



seg om natta, det blir ikke så mange avbrytelser av annen trafikk. Han nevnte også at han pleide å ta avspasering etter endt nattjobbing. I område 1 er det to som deler denne jobben, det er i tillegg til Bræin også Bengt Olafsen.

Øyvind Myhre:

Øyvind Myhre, som er formann i vegarbeiderforeningen, har ventet på at dette temaet måtte komme da jeg spurte han om noen holdninger i forbindelse med nattarbeid. I utgangspunktet så er han positiv til det, men han mener også det er mange hensyn å ta. Det er positivt for etaten å ha en del arbeid om natta. Da tenker han på jobbing på sterkt trafikkerte strekninger. Det oppstår mange farlige situasjoner ved arbeid på veg. Men det bør også sees på fra befolkningens side når det gjelder jobbing om natta i tettbygd strøk. Blir det for mye støy? Skal vi ta hensyn til oss selv først og fremst, eller skal til tenke på folk som bor i nærheten. Det er spørsmålet kan stille seg. Han kommer også inn på at for mange er vegvesenet et irritasjonsmoment i trafikken, skal vi ta hensyn til det, eller skal de godta at vi er der?

Interessante spørsmål. Hvis det blir mer på tale å jobbe mer nattarbeid, må det settes opp konkrete langtidsplaner. De bør inneholde varigheten av arbeidet, bytting og overlapping, lønnsforholdene osv. Det bør bli noe mer konkret å holde oss til.

Han mener at å jobbe om natta bør være en frivillig sak. Hvis en ikke orker eller av andre grunner, f.eks av familiære grunner ikke kan jobbe på den tida, skal en kunne si fra om det.

Tore Jan Hansen:

Tore Jan Hansen er oppsynsmann i område 02. Han sier at nattarbeid må komme. Det ligger i tiden. Trafikken er nå for stor til at vi kan få gjort en god jobb på dagtid mange steder. Ellers må vi se an trafikken på stedet og om arbeidet skal foregå i eller utenfor tettbygd strøk. Det må alltid være trafiksikkert å arbeide for våre folk ute. -Likevel vil jeg understreke at ingen må tvinges til nattarbeid, sier Tore Jan Hansen, som ellers peker på at det ligger mye penger å spare i å arbeide når trafikkforstyrrelsene er minst.

Finn Carlsen:

Finn Carlsen er leder for det trafikkrettede vedlikeholdet. Han sier at vi må ta hensyn til sikkerheten for vegtjenestemenn og trafikanter, framkommeligheten på vegnettet og behovet for en effektiv og økonomisk drift av etaten. Forskriftene fra Vegdirektoratet sier at alle arbeider som kan redusere trafikkutviklingen vesentlig på veger med ÅDT over 8000 kjøretøyer bare skal utføres til tider på døgnet hvor trafikkforsinkelsene blir minimale.

Langs våre sterkeste trafikkerte veger vil stress og usikkerhet helt klart høre med til hverdagen for mange av våre tjenestemenn, sier Finn Carlsen. -For å bedre på disse forholdene og for å oppnå en sikker trafikkavvikling tror jeg ikke vi kommer unna nattarbeid også i framtiden. Hvor og når vi skal innføre nattarbeid eller forskjøvet arbeidstid må vurderes nøye i hvert enkelt tilfelle av ledelsen og organisasjonene i fellesskap. Riksvegene E 18, 35, 303, 308, 309 og 310 vil være aktuelle veger.

Hjelm-dag i anleggsdriften

Etter et møte med oppsynsmenn, formenn og verneombud i anleggsdriften ble det bestemt å markere bruken av verneutstyr med en hjelm-dag. Datoen 23. mai ble fastsatt.

av Jorun Sætre Bringaker

Er vi flinke nok til å bruke nødvendig verneutstyr? Spørsmålet har lett for å dukke opp rett etter en arbeidsulykke. Vi må bli flinkere til å minne hverandre på at nå må vi bruke verneutstyr. Det hjelper ikke å ha aldri så fint utstyr hvis vi ikke bruker det.

Det er i vår etat ikke flere generelle påbud enn bruk av vernefottøy. Flere generelle påbud er det vel ikke nødvendig å ha?

Verneleder Karsten Gjersøe og underrettede var på en rundtur på nye E 18-anlegget for å se og høre hvordan reaksjonen var der. Vi må si oss meget godt fornøyd med responsen hos guttene. Det var faktisk bare 1 gutt som ikke hadde hjelm på seg. Men jenter, dere må skjerpe dere. Dere er ikke så mange, men dere må bruke verneutstyr dere også.



Hjelmdagen på anlegget var utvilsomt en suksess sett fra verneledelsens side. På bildet: Per Olav Wierød og Frode Øpstad

Etter samtaler vi hadde med de ansatte i anleggsdriften var det enighet om at vi må bli flinkere til å vurdere om det må brukes verneutstyr på de forskjellige arbeidsstedene. En som driver med bruforskalling er mer utsatt for ulykker av slik art enn en som driver med stikningsarbeid f.eks. Denne dagen var det bestemt at ALLE skulle bruke hjelm uansett arbeids-

oppgaver. Dette for å markere hvordan det kan bli dersom vi ikke blir flinkere til å bruke nødvendig verneutstyr.

Til slutt vil vi komme med en henstilling:

BRUK VERNEUTSTYR - LA DET BLI EN GOD VANE!



Fellestjenesten hadde besøk fra sine kolleger på Hedmark vegkontor 22. mai.

Besøk fra Hedmark

Fellestjenesten ved Statens vegvesen Hedmark - med administrasjonssjef Torgills S. Jensen i spissen - kom på besøk til oss tirsdag 22. mai. Vi tok imot dem på Ås vegstasjon, hvor det ble servert kaffe og snitter. Per Vaadal ønsket velkommen og orienterte om vegvesenet i Vestfold. Videre fikk vi en informasjon om trafikstyringssystemet vårt, som har hovedsentral på Ås. Det ble sight-seeing i Tønsbergs gater med bytoget "Tøffe Thomas", og etterpå en omvisning på vegkontoret. Det var et hyggelig besøk og slike tiltak er nyttige, vi blir bedre kjent med hverandre, og vi får anledning til å drøfte felles problemer.

Mary Kristensen

Vedlikeholdet utbedrer riksveg 303 i Stokke

Vedlikeholdsavdelingen område 2 er nå i full gang med utbedring av riksveg 303 i krysområdet ved Sandskje i Stokke. Dette er 3. og siste etappe av en lengre utbedring som har pågått siden høsten 1986. Grunnen til at det har vært delt opp slik i flere etapper er at bevilgningene har vært oppdelt på flere budsjettår.

av Jorun Sætre Bringaker

Det er oppsynsmann Tore Jan Hansen som er ansvarlig for dette anlegget. Han har med seg Hans Kristian Olsrød og Trond Søgård. I tillegg kommer også noen innleide.

Vegstrekningen det dreier seg om er fra Skravestad til Sandskje. Vedlikeholdsområde 3 skal fortsette videre fram til Bergan. Strekningen som skal tas i år er på ca. 700 m og da kommer krysområdet ved Sandskje i tillegg. Dette krysset blir lagt helt om med egen rundkjøring for busser. Det var egentlig planlagt som vanlig rundkjøring, men det lot seg ikke gjøre slik som det var tegnet. Det viste seg at det i siste liten måtte lages ny tegning over krysområdet.

Januar, februar og mars i år gikk med til endel fjellarbeid. Det har vært endel skyting, ca. 500 m³. Vi har på denne strekningen hatt skyting i egen regi. Det har vært Hans Kristian Olsrød som har hatt ansvar for det.

Uke 13 var siste uke de var der i vinter og da var halvparten av jobben gjort. Det var jo meget gunstige værforhold slik at anlegget ble forsert en del. De startet opp igjen tirsdag 22. mai og kommer kommer til å holde på, med noen dager opphold, fram til ferien 9.



Trond Søgård (t.v.) og Hans Kristian Olsrød har jobbet på 303-utbedringen. Her sammen med Tore Jan Hansen som er oppsynsmann for arbeidet. Område 2 er ferdig med sin del av jobben i løpet av juni

juli. Asfalteringen er planlagt til 25. juni og etter det gjenstår det bare noe pussing.

Vi snakker her om utbedringsarbeid i en størrelsesorden på ca. 860.000 kr. Da kommer asfalten i tillegg. Selv med det nye krysset ligger vi her meget godt an. Det går selvfølgelig med litt mer pukk og grus i selve krysset, men det ser ut som vi holder oss innen den planlagte kostnadssummen. Vi har vært veldig heldig med kort kjøring av masser osv. Da slipper vi å sette inn flere biler, som da fordyrer en del.

Grunnen til at de hadde et opphold fra uke 13 og fram til 22. mai var at de drev med vanlig vedlikehold, nemlig

vårrengjøring. Etter samtale med de som jobber der kommer det klart fram at det er viktig å drive med slike utbedringsarbeider i tillegg til vanlig vedlikehold. De får på denne måten mer erfaring og skjerper seg litt ekstra. Men det tas først og fremst hensyn til det vanlige vedlikeholdet slik at de prøver å legge slike jobber inn på rolige tider av året.

Etter samtale med Tore Jan Hansen virker det som om dette anlegget har gått greit, uten noen nevneverdige problemer. Samarbeidet med grunneierne har stort sett også vært bra. Det eneste som kan nevnes er at det har vært litt problemer med grunnervet på siste parsellen. Det kom først i orden etter at anlegget var påbegynt.

Miljøet prioriteres i Storgata i Horten

RV 310 fra Rørestrandveien til Ollebakken er blant de mest ulykkesbelastede riksvegstrækningene i Vestfold. I perioden 1981 -1988 skjedde det 64 personskadeulykker på denne strekningen, eller i gjennomsnitt 8 personskadeulykker pr. år. Disse ulykkene koster samfunnet ca. 8 millioner kroner pr. år.

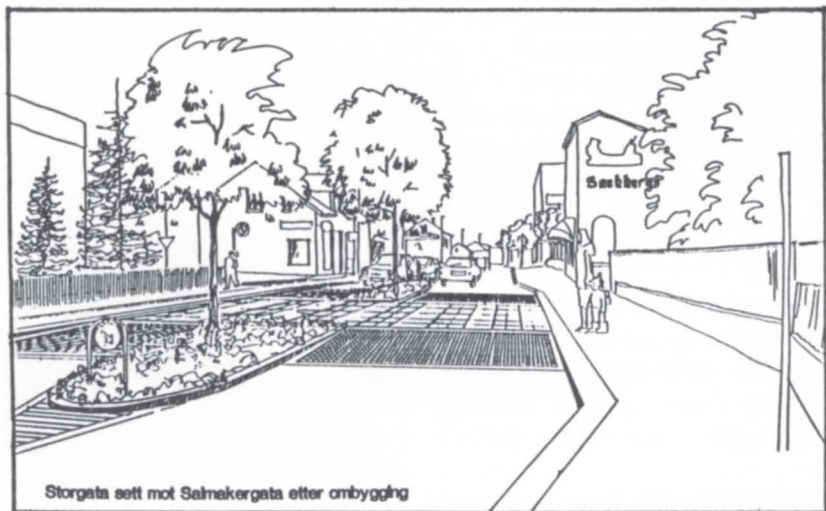
av Bjørn Skøie

Mange av de som bor langs vegen opplever vegtrafikken som et daglig miljøproblem, og trafikkforholdene oppgis som grunn av 24% av de som har planer (4%) eller ønsker (20%) om å flytte de nærmeste årene.

På bakgrunn av det høye ulykkestallet og miljøproblemen på strekningen ønsker Statens vegvesen å gjennomføre tiltak for å forbedre sikkerheten. Dessuten er vegen nedslitt, og det er behov for å skifte ut bærelaget og vegdekket. Videre har Borre kommune planer om å skifte ut ledninger for vann og avløp på deler av strekningen.

Miljøprioritert hovedveg innebærer at vegen bygges om slik at lokalfunksjonene oppprioriteres på en viss bekostning av hovedvegfunksjonen. Det tas i bruk en rekke trafikktekniske og miljøskapende tiltak som sideforskyvning av kjørebanelen, kanalisering av kryss, opphøyde gangfelt, skiftende beleg, planting av trær og busker både langs og i kjørebanelen.

Det legges ikke fram noe forslag til ombygging, men et forslag til prinsipper for ombygging. Dessuten er det



utarbeidet et eksempel på hvordan vegstrækningen kan bli hvis den bygges om til miljøprioritert hovedveg.

Konklusjonen er at det er fysisk mulig å bygge om strekningen til miljøprioritert hovedveg, med tilfredsstillende resultat når det gjelder målsettinger om forbedringer med hensyn til:

- Trafikksikkerhet (målet er færre ulykker og økt trygghet)
- Miljøulempen (målet er redusert støy, bedre byform og bedre visuelt miljø)
- Trafikkavvikling (målet er i første rekke bedre framkommelighet for fotgjengere og syklistene).

En viktig forutsetning for å kunne få en miljøprioritert hovedveg i Horten er at antall kryssende sideveger blir begrenset, og eksemplet forutsetter en ganske omfattende stenging av sideveger. Men stenging av sideveger vil måtte inngå i alle forslag til tiltak for å forbedre sikkerheten på denne strek-

ningen, og er derfor ikke noe spesielt for miljøprioritert hovedveg.

I eksemplet er strekningen inndelt i seks soner, med ulik karakter. Eksemplet er bygd opp slik at det blir en opptrapping i tiltakene etter hvert som vi kommer nærmere sentrum.

De ytre sonene begynner ved Rørestrandsveien (ytre sone 1) og ved Johan Riefs gate (ytre sone 2) i syd, og ved Ollebakken i nord (ytre sone nord). I ytre sone 1 er det tenkt brukte enkle tiltak, og det tas sikte på et fartsnivå på ca. 40 km/t. Det blir flere tiltak i ytre sone 2 og ytre sone nord, men det tas fortsatt sikte på et fartsnivå på 40 km/t.

På sydsiden av sentrum er det tenkt en mellomsoner, som går fra Grønligata til Åsgata. Her er det enda tettere mellom tiltakene, og det satses på å bruke dyrere materialer. Også her tas det sikte på et fartsnivå på ca. 40 km/t.

Indre sone syd går fra Ferjegata til Anders Jørgensens gate, og indre sone nord går i Torggata fra Storgata til Leif Weldings gate. Indre sone syd omfatter bykjernen, og tiltakene skal ha en standard og utforming som understreker at vi befinner oss i en forretningsgate i sentrum. I indre sone nord skal også tiltakene ha høyeste standard og opparbeidelsesgrad. Det tas sikte på et fartsnivå på 30 km/t.

Vi har ikke funnet noe faglig grunnlag for å utelukke noen deler av strekningen fra ombygging til miljøprioritert hovedveg.

Miljøprioritert hovedveg i Horten kan bygges uavhengig av ny RV 310. Forprosjektet tar utgangspunkt i at det anlegges gågate på strekningen mellom Anders Jørgensens gate og Torggata, men miljøprioritert hovedveg kan anlegges uavhengig av dette. Eksemplet er utarbeidet med utgangspunkt i at miljøprioritert hovedveg skal anlegges innenfor eksisterende vegareal, men dette vil ikke være mulig fullt ut.

Det eksemplet som er utarbeidet og forefinnes på trafikkseksjonen vil koste ca. 18,2 millioner kroner, i totale anleggskostnader. Dette inkluderer utskifting av 25-30 cm av overbygningen, nytt dekke, delvis utskifting av dreneringssystemet og alle trafikktekniske tiltak og miljøtiltak som inngår i miljøprioritert hovedveg.

Statens vegvesen Vestfold ønsker å prioritere dette prosjektet i vegplanperioden 1990-1993. Deler av kostnadene som skal dekkes av Statens vegvesen er ført opp i langtidsbudsjettet for 1990-1993.

For tiden behandles forprosjektet i de kommunale organer og regnes sluttbehandlet av kommunestyret i juni-møtet. Så snart kommunen har gitt sin politiske uttalelse, vil en økonomisk fordelingsnøkkel mellom kommunen og vegvesenet bli tatt opp til drøfting og vi kan starte detaljbyggeplanleggingen som vil ende opp i reguleringsplan med formell behandling.

Historisk vandring



Historielagets vandring i Bommestad-området ble en fin opplevelse for deltakerne

Tirsdag 22. mai arrangerte Hedrum historielag i samarbeid med Vegvesenets historielag Vestfold en vandring på historisk grunn i Bommestad-området.

Det var 35-40 personer som møtte opp på Bommestad skole for å være med på turen. Der fikk vi først en kort orientering av Tor Bjørvik og Jan W. Krohn-Holm før vi startet. De forklarte også hele tiden underveis om hva vi så. Det var et meget interessant terreng når vi tenker på gammel veghistorie, og det er å ønske at dette kan bevares på en skikkelig måte.

Det var en flott tur med både historisk, kulturelt og sosialt innhold, ilagt en masse frisk luft og fin natur.

Jorun Sætre Bringaker

Forts. fra side 16:

Område 3 skal **UTBEDRE SETNINGSSKADE** ved Brekke bru på rv. 305.

Maskinell rydding av gress langs vegnettet skjer også i område 3. 536-03 kjøres i to skift.

Kurs i juni:

Vedlikeholdssjefskonferanse 6.-8/6 deltaker: Nils I. Skjevik

"Strait Crossings" 10.-13/6, Tore Foss ND-tøSERVER-DRIFT 18.-21. juni deltaker: Heidi Lier

Nordisk vegtekn. forbund 26.-27/6 deltaker: Nils I. Skjevik

Bibliotekgrunnkurs 11.-15/6 deltaker: Else Marie Christensen

Konferanse Fagutdanning EDB deltakere: Vaadal, Solberg, Hov

Forvaltnings-/offentlighetsloven deltakere: ca. 35 fra biltilsynet

Valsekurs, 8/6, 16 deltakere

Kranførerkurs, 3 dager, ca. 10 delt.

Juni

60 år:

Kjell Rønningen, 26/6

65 år:

Georg Uhlmann, 19/6

Georg Kirkevold, 19/6

Pensjonister første halvår:

Knut Bøyum - anlegg

Per Kr. Hannevold - vdlh

Viktor Kristiansen - anlegg

Wilmar Bjørnholt - maskin

Velkommen:

**Anne Margrethe Økstad-
kontrollingeniør plan**

Det skjer i juni:

29. juni åpner nye E 18 utenom Semsbyen. Trafikken blir satt på kl. 1100. Veggen skal åpnes av SAMFERDSELS-MINISTER LARS GUNNAR LIE. Etterpå blir det lunsj på TEIE HOVEDGÅRD.

Årets PENSJONISTTUR går 14. juni til Nevlunghavn, Rugtvedt vegstasjon og Vindfjelltunet.

20. juni blir det PENSJONISTAVSLUTNING på Fossekroa på Brufoss.

Biltilsynet i Tønsberg har ÅPEN DAG lørdag 9. juni kl. 10 - 15. Tema: Sommertrafikk og sikkerhet.

Grunnet omregulering vil SIGNALANLEGGET i "MAMMUT" (krysset på bysiden av Kanalen i Tønsberg) være ute av drift fra søndag kveld 10. juni til torsdag 14. juni om formiddagen.

Flest mulig fra Biltilsynet i Larvik skal delta i saksbehandlerkurset i OFFENTLIGHETS- OG FORVALTNINGSLOVEN 6. - 7. juni.

Biltilsynet i Larvik styrker og intensiverer UTEKONTROLLEN ved Solum, som har heldøgnsdrift i uke 23 og 24.

I uke 24 og 25 iverksettes det EKSTRA TILSYNSARBEID i Larvik i forbindelse med "TS-pakka".

13. - 14. juni er det EKSPROPRIASJONSKJØNN for grunnverv til riksveg 303, parsell Sandskje - Skravestad.

Skiltseksjonen fortsetter arbeidet på E 18 Gulli - Ekely. Det blir maling av midt- og kantlinjer på riks- og fylkesveger og plastlegging av midt og kantlinjer på E 18 etter asfaltering.

E 18 skal ASFALTERES i ukene 23 - 25. Dette blir gjort på natta. Følgende parseller skal tas: Uke 23: Rølleshaugen - Heimdal, Knudstad - Tveiten, Klinestad - Langåker, Bommestad - Farris. Uke 24: Holm - Holmestrand, Uke 25: Pauler.

Område 1 skal gjennomføre FØRSTEGANGS KANTSLOTT i juni. Dessuten grøftarbeider.

I juni starter dessuten OPPRUSTINGEN av fv. Z-860 Svarstad - Kroken til 10 tonns veg.

Holmestrandtunnelen skal feies i uke 24.

Dessuten blir det FJELLRENSK på riksveg 315 (Nyvegen og Botnevegen).

Område 2 skal gjøre forarbeid for asfaltering flere steder. STIKKRENNER skal skiftes på fv. Z-422 på Nøtterøy. Dessuten: Kumtømming.

Utbedringen av riksveg 303 Sandskje - Skravestad GJØRES FERDIG i område 2 i juni.

Ny VARIABEL SKILTGRUPPE gjøre ferdig på rv. 308 for info-/"trafikkstyrings"prosjektet.

Området utenfor nytt lager på Ås opparbeides. Forts. s. 15

Neste Vestfolder kommer 18. juli!