

---

# VEST- FOLDER'N

---

Nr. 1

1978

---



# BEDRIFTSAVIS FOR VESTFOLD VEGVESEN

Mars 1978

5. årgang



Redaktør:	Innhold:	Side
Mary Kristensen	Krona skal rulle	3
Redaksjonssekretær: Wenche Johansen	Samarbeidsutvalgene med på..	4
	Besøk ved vegkontoret	5
	Verningen nye vegstasjon	7
Redaksjonsutvalg: Hans Thv. Kittelsen	Pensjonistene 1977	10
Trygve Rognan	Litt PR for hyttene "våre"..	11
Frank Rød	Hva vi gjør i 1978	12
Bjørn Skøie	Friksjonsdekke i Bakkeland- bakken - E-18	14
Rolf Sommervik	Forsterkning av vegkroppen..	15
Redaksjonsadresse: Vegsjefen i Vestfold Postboks 323 3101 Tønsberg	Grunnerverv....	17
	Kurs i verne- og miljø- arbeid i Drangedal	19
	Hvorfor skal jeg på kurs...	20
	Kursdeltagerne har ordet	21
Opplag 900	Tanker etter et kurs...	25
	Arbeidsskiltning	26
	Det var dengang....	27
Trykk: Cicero A/S	Lønn under sykdom....	28
	Skal du snart gå av med pensjon	29
Forsidebilde: Brøyt i arbeid i Lågen ved Brufoss. Innsendt av Øyvind Neeraas.	Hovedavtalen for statsansatte	30
	Fylkesamferdselsstyret i...	31
	Vega's skidag	36
	Baksiden: 10 gode råd	



# Krona skal rulle -

ja, det skal den - men av hvem, til hvem og for hvem - til hva?

Vi er kommet fram til et punkt i vår velstandstilværelse at vi ganske ofte stiller spørsmål - om ikke alltid høylydt - så spør vi oss selv i stillhet - hvor lenge kan dette vare? Hvor lenge kan vi peke på - og så få? Vi lurar vel også på om vi ikke bør skjære ned på kravene, spare litt her og der og bli mere økonomiske. Ja, dette gjelder jo selvfølgelig samfunnet i sin helhet, ikke privat, for all del! Det er vel ingen som i første omgang vil innrømme at vi selv ikke er nok forsiktige og økonomiske. - Det spørres om ikke vi må begynne med oss selv først.

Vi, vegvesenets tjenere, vi er vel i andres øyne en utsatt gruppe i vårt samfunn. Det er kanskje ikke bare oss, men stort sett alle statsansatte, så vi burde kanskje gå litt "stilt i dørene"? Det er sikkert mange områder som det kunne spares litt på også.

Alle mennesker har behov for å lære mer og det er nyttig både for samfunnet og oss selv at vi tilegner oss kunnskaper innen de områder hvor vi skal gjøre nytte for oss i den etaten vi arbeider. Det er godt at vi har fått denne muligheten innen vår etat til å få dekket slike behov hos oss, men vi må være fornuftige, vi må for all del ikke lage behov.

Opplæringsfronten blir stadig videre og videre, det er vel og bra, men skal vi ikke stoppe opp og tenke oss litt om her? Vi kan sikkert få tilegnet oss det etterlengtede opplysningsstoff i andre omgivelser enn i 1. klasses hoteller. Det blir lagt merke til av andre skattebetalere at statens ansatte er på kurs på hoteller og de stiller spørsmålet - hvem betaler dette?

Vi kan kanskje gå litt mere diskret fram, som for eksempel å arrangere de forskjellige opplærings tiltak så nære hjemstedet som mulig og på en mindre eksklusiv måte uten at dette går ut over opplæringen kvalitetsmessig.

Dette er ting vi kan tenke litt over, men så kan vi jo også spørre, hotellene skal vel "leve" de også? Ja, da er det vi kan fundere over - hvem, hvor til hva skal krona rulle?

M.K

## Samarbeidsutvalget med på ledermøtene

På ledermøtet 27. januar 1978 deltok for første gang også samarbeidsutvalgets medlemmer. For resten av året vil slike utvidede ledermøter bli arrangert en gang i måneden.

Bakgrunnen for dette tiltak ligger blant annet i S U's behandling av Hollerutvalgets innstilling og Stortingsmelding nr. 28 om "De ansattes medbestemmelse i offentlig virksomhet".

Meldingen er riktig nok ennå ikke behandlet av Stortinget. Men både S.U. og ledelsen ved vegkontoret er enige i de holdninger og prinsipper som kommer til uttrykk, og ønsker å prøve å omsette noe av det i praksis.

På vegsjefens forslag om månedlig S U - deltakelse på ledermøtene besluttet derfor S U i møte 2. november 1977 å iverksette dette som en prøveordning fra siste årsskifte. Referat fra de øvrige ledermøtene sendes nå også medlemmene av S U.

Hensikten med fellesmøtene er å få S U delaktig i alle viktige beslutninger om hvordan vegvesenet i Vestfold skal drives og dessuten få til en bedre og mere regelmessig tovegs forbindelse mellom de ansatte og ledelsen.



## Besøk ved vegkontoret

Like før jul sendte vegsjefen ut en hyggelig innbydelse til tjenestemennene i driften og pensjonistene. Det var om noen hadde lyst til å se vegkontoret i romjulen, så var alle velkommen til besøk torsdag 29. desember 1977 og de kunne gjerne ta med ektefelle og barn.

Det var noe helt nytt dette og vi så fram til dagen med stor spenning. Kom det noen tro, kom det mange eller ble det ingen reaksjon?

Dagen kom, det var et ordentlig "ruskevær" med snøslaps og glatte veger, så det var nok grunnen til at det ikke kom så mange, men ca. 25 - 30 besøkende ble det. Det som var ekstra hyggelig var at pensjonistene dominerte stort, og vi fikk inntrykk av at det ble en hyggelig stund. Det ble servert kaffe og kringle til de voksne og brus og boller til barna. Serveringen foregikk i konferanserommet og praten gikk livlig og mange gamle minner ble frisket opp fra arbeidsårene i vegvesenet. En av pensjonistene, Arnt Lien, var også blant de besøkende. "Vestfolder'n" fikk et lite interju med ham fordi det var jo ganske interessant at da han hilste på vegsjef Eigeland, kunne han fortelle at dette var den 6. vegsjefen han hilste på.



Arnt Lien i vegshjefestolen.

Han begynte i vegvesenet i 1920, den gang het vegsjefen Conradi. På veggen inne hos vegsjefen henger det bilder av 6 vegsjefer og det er altså bare en av disse Arnt Lien ikke har hilst på. Lien kunne fortelle at han hadde hatt hele fylket som arbeidsfelt, men etter krigen hadde han vært mest knyttet til Grefsrud.

Han ble pensjonert i 1959 og går nå i sitt 85. år. Vi fikk inntrykk av at han "sitter inne med" en god del veghistorie av virkelig verdi så "Vestfolder'n" håper å få en mere utførlig prat med Lien ved en senere anledning.



Nåværende og forhenværende vegsjefer ivrig opptatte med å ta seg av gjestene.



M.K.

## Verningen nye vegstasjon

Den 24. mai 1976 ble det holdt konstituerende møte på vegkontoret vedrørende Verningen nye vegstasjon.

Følgende var til stede:

Vegsjef Eigeland

Henry Christensen, formann Norsk Arbeidsm.forbund, Vestf.

O. Pape, vegmester, distrikt nr. 5

O. Clementz, vegmester, distrikt nr. 4

R. Bergan, tillitsmann

K. Kristiansen, maskinoppsynsman

Kr. Dannevig, vedlikeholdssjef

M. Nordkvelle, overingeniør, maskin

A. Nordbotten, avd.ing. distriktsleder

T. Rognan, driftssjef

Det ble her oppnevnt følgende arbeidsutvalg for videreføring av utbyggingsplanene:

Nordbotten, Nordkvelle, Christensen og undertegnede.

Arbeidsutvalget har hatt 4 arbeidsmøter i forbindelse med planleggingen av den nye stasjonen.

Hovedutvalget har hatt 3 møter. To av disse møtene har vært med Arkitektfirmaet Sivilingeniør Bjørn Bjørnstad, Elverum.

Det er planlagt to bygninger på den 23 mål store tomten på Verningen i Hedrum ved fylkesveg Z-169 (gamle E-18). Driftsbygningen er på ca. 800 m<sup>2</sup> og består av smøre- og vaskehall på ca. 150 m<sup>2</sup>. Varmt lager på 125 m<sup>2</sup>. Kaldt lager på 125 m<sup>2</sup> og garasjer på ca. 400 m<sup>2</sup>. Videre så er det planlagt et kontorbygg på ca. 200 m<sup>2</sup>. Bygget består av 4 kontorrom, vaktrom, ekspedisjon, garderobe, spiserom og to toaletter samt to dusjer. Det er planlagt kjeller i bygget. Denne består av garderobe, toalett, dusj, et diverserom (kan brukes til kontor) og et bomberom på ca. 20 m<sup>2</sup>. (Kan brukes som magasin). Det resterende av kjelleretasjen hadde vi tenkt å bruke til aktivitetsrom.



Grunnmuren til kontorbygget.

Den nye vegstasjonen forutsetter å betjene de to nåværende vegmesterområdene 4 og 5. Til sammen vedlikeholder disse i alt ca. 540 km riks- og fylkesveger.

Planeringsarbeidene i forbindelse med den nye stasjonen ble påbegynt den 19. september og avsluttet den 14. november 1977. Det er planert og flyttet på ca. 12.000 m<sup>3</sup> faste masser. Den 12. desember fikk vi klar-signal for opparbeidelse av vann og kloakk, samt skråninger i forbindelse med tilførselsveg. Dette arbeidet ble vi ferdige med den 27. januar d.å. Planering og vann og kloakkarbeidene er utført i egen regi.

Den 28. november 1977 forelå det godkjenning av anbud vedrørende den nye vegstasjonen. Samlet byggeentreprise: kr. 1.732.461,47 inkl. merverdiavgift.

Bygningsmessige arbeider:  
Torstein Hansen A/S, Sandefjord

Elektriske arbeider:  
G. Wiik, Sandefjord



Varme- og ventilasjonsarbeider:  
Trygve Elind A/S, Sandefjord

Sanitæranlegg:  
Larvik Rørhandel A/S, Larvik

Stålplatearbeider:  
A/S Stormbull, Oslo

Arbeidet med bygningene på den nye vegstasjonen ble av Hovedentreprenør T. Hansen igangsatt den 16. januar d.å. og skal ifølge den fremlagte diftsplan være ferdig den 31. juli 1978.

Det er en lykkelig begivenhet for område nr. 5, som i mange år har ført en miserabel tilværelse i de gamle, trange og uhensiktsmessige lokalitetene ved Bommestad.

Vi gleder oss i alle fall å få komme i nye, fine og romslige forhold på den nye vegstasjonen.

Det er mitt håp at bygningene og stasjonen som sådan kommer til å virke i praksis slik det er lagt opp til i planleggingsfasen. Det er vårt ønske at vi, som skal ha vårt daglige arbeide her, får maksimalt ut av anlegget, og at vi kan trives og føle oss hjemme.



Odd Pape

# Pensjonistene 1977

Den tradisjonelle "førjulsfesten" foregikk lille-julaften i kantina.

Som alltid var det fullt hus og hedersgjestene, årets pensjonister, var på plass. Dessverre hadde ikke alle anledning til å møte, men det er jo hyggelig at noen kan komme.

Vegsjefen takket hver enkelt for lang og tro tjeneste i vegvesenet og overrakte krystallvasen.



Pensjonistene 1977 foreviget sammen med vegsjef Eigeland.

1. rekke fra venstre: Per Pedersen, vegsjefen og Arthur Bøe.

2. rekke fra venstre: Kolbjørn Hoel, Bjarne Sørлие og Åge Kjeldås.

Foruten disse som hadde møtt fram til festen, har følgende blitt pensjonert i 1977:

Karl Barkås, Reidar Andersen, Anne Kristoffersen, Bjarne Olsen og Charles Trolsrud.

Vestfolder'n ønsker samtlige pensjonister alt godt i tiden som kommer og mange gode pensjonistår!

M.K.

## Litt PR for hyttene "våre" i Eggedal



Mange har nok lurt på hvordan de hyttene vi har leid i Eggedal ser ut, hvilken standard de har osv. Med disse bildene håper vi å gi ihvertfall et visst inntrykk av eksteriør og interiør. Plassmangel i Vestfolder'n og dårlige værforhold for fotografering forhindrer oss i å formidle inntrykk fra det utmerkede skiterrenget der oppe. Spesielt interesserte kan imidlertid få bese noen bilder av skiterrenget ved å henvende seg til hyttekomiteen. For øvrig vil vi bemerke at de som i skrivende stund har vært så heldige å få leie en hytte har hatt bare lovord å si om både hytter og omgivelser. Det var reklamen for denne gang!



Hilsen hyttekomiteen.

# Hva vi gjør i 1978

Fra nyttår fikk vi ferske penger på riksvegene og sammen med overførte midler fra i fjor har vi nå i alt 61 mill. å rutte med på anleggene.

Tilsvarende tall for vedlikehold av riksvegene er 41 mill. Av dette vil 40% gå med til asfaltdekker og 12% til vintervedlikehold.

Anleggspengene vil bli brukt på omkring 90 kostnadssteder. De største av disse vil være:

Klinestad-Langåker på E-18 med 11 mill.

I løpet av året vil alle vegkropparbeider fram til og med sementstabilisering være ferdige, og 4 av de 6 bruene samt alle undergangene vil også være ferdige. Anlegget fullføres i 1979 med de siste bruene, legging av betongdekke, forbindelsen med nåværende E-18 og kompletteringsarbeider som rekkverk, belysning m.m.

Lågendalsvegen - riksveg 8 har 10 mill.

Her blir parsellen Eide - Svarstad helt ferdig i år og det meste av arbeidet vil foregå nord for Svarstad mot Brufoss. Ved Brufoss er vi igang med å bygge ny bru over Lågen. Framme ved Buskerudgrensen skal vi være i 1980.

Stavernsvegen - riksveg 301 mellom Larvik og Jordet skole har 7,2 mill. Etter mye fram og tilbake om de endelige planer, er det nå klart for å kunne gjøre anlegget ferdig i år.

Riksveg 306 har 4 mill. som vil bli brukt til å gjøre ferdig Hvåra bru og parsellen mellom Knutstad og Bjørke. Til neste år vil også parsellen Fossan - Sjue bli gjort ferdig, slik at hele riksveg 306 da vil ha fast dekke. Og det er ingen liten begivenhet, fordi det vil være den aller siste grusvegbiten på riksvegene som får fast dekke.

Riksveg 319 har i alt 7 mill. i år. Av dette går 3 mill. til nytt ferjeleie.

Dette er satt bort på entrepriser og skal være ferdig ved St. Hans-tider. Resten av virksomheten vil foregå på parsellen Rørvik - Brenna, som er en del av ny riksveg 319 utenom Svelvik sentrum.

Under posten "Miljø- og sikkerhetstiltak" skal vi i år bruke 12,5 mill. Dette fordeler seg på 30 anlegg - vesentlig gang-/sykkelveger og lysregulering av kryss.

De mest omfattende gang-/sykkelveganleggene er Hystadvegen i Sandefjord, flere strekninger langs Hortensvegen, bl.a. fra Kirkebakken til Kjær, langs Skolegaten i Holmestrand og langs Stavernsvegen ved Langestrand i Larvik.

Hele 12 lysreguleringer er det meningen å få til i år. Av disse er 6 på riksveg 303, hvorav 3 i Sandefjord og 3 i Larvik. Riksveg 308 gjennom Tønsberg og Nøtterøy får også 3 lysanlegg. I Tønsberg blir dessuten krysset riksveg 310/Jernbanegaten lysregulert. I Holmestrand skal lyskrysset på Torvet bygges om og krysset riksveg 315/Ekebergveien lysreguleres.

Dette viser stor aktivitet på sikkerhetsfronten. Omfanget av disse arbeidene har øket hvert år i det siste. Og for 1978 tar vi altså ytterligere et langt skritt framover.

For fylkesvegene får vi ikke vite hvor mye penger vi får før fylkestinget har behandlet budsjettet. Det vil først skje i april. Forrige år brukte vi vel 7 mill. på anlegg og 23 mill. på vedlikehold av fylkesvegene.

De største anleggene er her Kirkevold - Svinevold (Z-680) med 3,5 mill. og Kjosevegen (Z-070) med 3,3 mill.

T.R.

# Friksjonsdekke i Bakkelandsbakken - E-18

På E-18 har vegstrekningen fra Holmestrand til kafe "Cecil" alltid skapt vanskeligheter for trafikanter og vegtjenesten vinterstid. Ved snøfall og glatt vegbane har det bokstavelig talt gått på tverke i Bakkelandsbakken.

Problemene er så store at man faktisk var inne på tanken å legge inn varmekabler i vegkroppen for å hindre ising.

De økonomiske konsekvensene av dette ble imidlertid så store at det hele ble skrinlagt. Man valgte å satse på et asfaltdekke som skulle gi god friksjon og hindre ising. Asfaltdekket, som benevnes "rubbitt", har disse egenskappene, mener man. Med de erfaringer vi til nå har høstet, ser det ut til at dette er riktig.

"Rubbitten" inneholder 3 - 5 vekt % gummibiter av opprevne bildekk. Asfaltdekket får ikke gjennom dette noen myk effekt, det er ikke særskiltelastisk. Derimot er overflaten "levende". Gummibitene stikker ut av massen og virker som isbrytere. Isen blir stadig brutt under trafikkbelastningen. Samtidig gir bitene tilskudd til friksjonen mellom bilhjul og asfaltdekke. Denne dobbelt-effekten medvirker til at vegbanen får en forholdsvis isfri overflate og friksjonen blir god.

Teorien ser, som tidligere sagt, ut til å virke i praksis, og vi følger spent med på om de positive sidene ved dekket vil holde seg. Samtidig frykter vi negavtive effekter som liten slitasjemotstand, forvitningskader etc.

Dekket koster i dag 25% mer enn et konvensjonelt dekke, forutsatt at levetiden er den samme.

Erik Andersen

\*\*\*\*\*

STOFF TIL NESTE NUMMER MÅ VI HA INNEN 1. MAI 1978

\*\*\*\*\*

## Forsterkning av vegkroppen med fiberduk

I forbindelse med opprustning av riksveg 317 Eplerød - Hillestad, hadde man ansett utbedringen over Eplerødmyra, en strekning på ca. 450 m, som meget vanskelig på grunn av dårlige grunnforhold. Eksisterende grusveg som hadde en bredde på 4,5 - 5 m var lagt på risflåte med 40 - 50 cm overlegging. Risflåten var etter hvert morknet bort og vegkroppen var så svak at det oppsto krakkelering i vegbanen med rutemønster på 15 - 30 cm, slik at vegen var vanskelig å vedlikeholde som grusveg og helt uansvarlig å ruste opp med fast dekke.

For å finne ut hvor dårlig grunnen egentlig var, ble geotekseksjonen engasjert til å undersøke grunnen, som også benyttet denne jobben til å lære opp mannskaper. Resultatet av undersøkelsene var at grunnen var meget dårlig, bare myr og bløtleire, men vegen lå der allerede, og man hadde ikke så store muligheter til å foreta større ombygging med de vedlikeholdsmidlene som var til rådighet til driftstiltak.

Ved å ta lærdom av den tankegangen og metoden de gamle vegbyggerne brukte når de måtte over bløte myrer med vegen, kom man fram til at denne metoden var enkel og billig. I stedet for å bygge veg på risflåte har en tatt i bruk fiberduk som gjør akkurat samme misjon, men er på mange måter både bedre og enklere materiale. I melding nr. 318/74 fra Vegdirektoratet skriver direktør Kaare Flaate fra Veglaboratoriet om fiberduken blant annet: "I tillegg til dukens filteregenskaper vil fiberduk også bæreevnemessig kunne innebære en viss fordel under anleggsperiode.....Selv om den ikke kan sies å øke bæreevnen, vil den likevel kunne bidra til å opprettholde den opprinnelige bæreevne.....Særlig nyttig har den vist seg på steder der undergrunnen har vært bløt...." Flaate er forsiktig i sine uttalelser om dukens økende bæreevne, men mener at den har stabiliserende evne, og det var vel det man egentlig var ute etter. Hvis man kunne få så stabilt og god armert vegkropp at dekket ikke krakelerte, måtte det tales at kroppen sank noe.

Fordi denne vegen har lite tungtrafikk og på mange måter må regnes for en av de mindre viktige riksveger, ble den aktuelle strekningen utbedret etter følgende metode: Vegen ble breddeutvidet til 6 meters bredde med omtrentlig samme overbygging som den gamle vegen. Oppå gamlevegen pluss den nye utvidelsen ble det så lagt fiberduk av typen Terram 280 som er 1,1 mm tykk, har en strekkfasthet på 940 kp/m og er laget av 75% polypropylen i 25% nylon. Over fiberduken er vegen forsterket med 20 cm naturgrus og 10 cm maskingrus, slik at overbyggingen nå totalt er ca. 70 - 80 cm og har dobbeloverflatebehandlet toppdekk.



Her er arbeidet i full gang, fiberduken legges.

Arbeidet er utført for vel ett år siden, slik at vegen er blitt utsatt for alle tider av året, og resultatet ser ut til å ha blitt bra etter forholdene. Selve fiberduken fordyret arbeidet med kr. 35,- pr. løpemeter veg, regnet i innkjøp av materiale og montering.

Det er selvfølgelig noen som vil innvende mot at fiberduken er lagt så høy opp i vegkroppen og det er riktig. Duken skal egentlig legges mellom grunnmassene og overbyggingen, men i dette tilfelle måtte en først fjerne gamlevegen som ville koste svært mye og hvor skulle en gjøre av trafikken i mens.

✕

Rolf Sommervik



# Grunnerverv - likhetsbehandling eller tidlig anleggsstart

Ved erverv av grunn er det ulike interesser som gjør seg gjeldene. De som blir berørt av inngrepet vil ofte ha størst mulig og ofte overdrevne erstatninger, ved siden av at det er behov for at våre tilbud må undergis en modningsprosess før de kan aksepteres. Disse forhold medfører at grunnervervet ofte tar lengere tid enn det som er ønskelig utfra våre driftsplaner.

Målet for arbeidet med erstatningsfastsettelsen må være likhetsbehandling av alle berørte, utfra de lover og regler som må legges til grunn. Dette uavhengig av den enkelte grunneiers innflytelse og sosiale status.

Klarer vi å nå dette mål og hva er i tilfelle konsekvensene av dette?

Kjøp av grunn skal i henhold til forskrifter ikke foretas før det foreligger godkjente planer. Det er velkjent at planenes omfattende behandling medfører forsinkelse. Når bevilgning er gitt og anleggsstart tidfestet, blir tiden for grunnerverv dermed redusert.

Erstatningsfastsettelsen kan skje ved frivillige forhandlinger. Det må da overfor alle berørte tilbys erstatninger på samme nivå. Vårt tilbud må tilpasses det prisnivå skjønnsrettene er kommet til og ikke minst hva vi ellers har avtalt i distriktet.

Et slikt tilbud er basert på likeartede inngrep ellers i kommunen og fylket forøvrig. Har vi da forhandlingsmuligheter? En økning av erstatningen medfører ulikhet i forhold til tidligere inngåtte avtaler. Det fører dessuten til at vi ved neste anlegg må legge de nye priser til grunn for tilbudet. Hva med forhandlinger overfor disse nye berørte? Vil vi da ikke til slutt distansere oss fra skjønnsrettens prisnivå? Konklusjonen er vel at vårt tilbud er endelig - det må godtas eller forkastes av grunneierne - dersom vi skal oppnå lik behandling.

Hvor vi forhandler, godtar de fleste våre tilbud. Det er imidlertid svært ofte en eller flere som forlanger høyere erstatning. Hva gjør vi da når vi ikke oppnår arbeids-

tillatelse og tidspunktet for oppstartning av arbeidet er nær forestående? Problemstillingen vi står overfor er ofte at uenigheten om erstatninger dreier seg om noen hundre kroner, mens tap ved ikke å starte opp dreier seg om noen tusen. Skal kverulanten få oss til å fravike vår målsetting om lik behandling for at vi skal spare penger og at arbeidet kan komme igang?

Er løsningen å gå til skjønnsretten å få saken avgjort? Det er nok ikke alltid så enkelt.

Sorenskriveren, som leder skjønnsretten, samt de 4 skjønnsmennene, forlanger snøfri mark. Skjønnsseasonen er dermed i praksis fra mai til oktober - 6 måneder. Skjønnsforberedelsen tar tid. - Normalt 3 - 4 måneder for mindre skjønn og opp til 8 - 10 for større, alt etter omfang, årstid, arbeidsmengde m.v. Dette er forsåvidt forhold som vegvesenet ikke har hånd om. En skjønnavgjørelse er således ingen løsning når maskinene står klare.

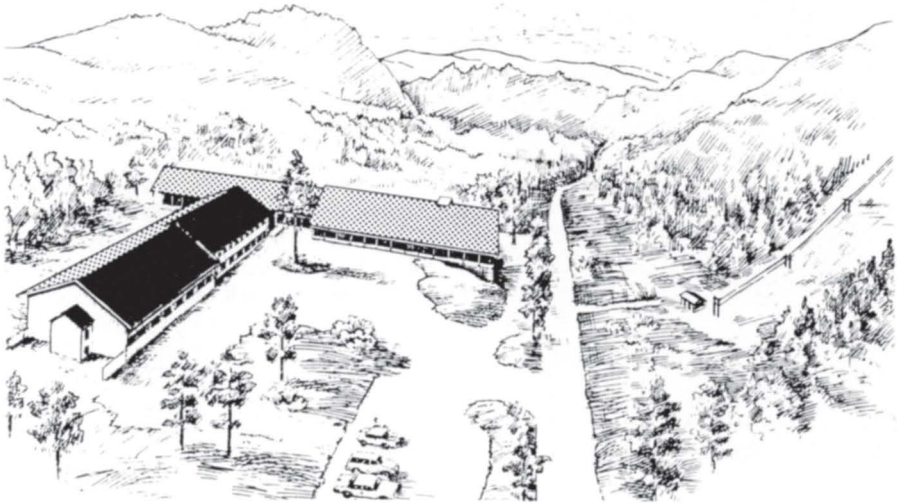
Faren for at vi som forhandler skal bryte målsettingen om lik behandling er stor. Det kan være fristende å gi erstatning for overdrevne ulemper, for å få saken ut av verden, samt for å slippe press fra de som skal utføre arbeidet og vil starte opp. Er dette også kanskje riktig, sålenge merkostnaden ved å vente, langt overskrider mererstatningen?

Jeg tror vi i det lange løp bør etterstrebe lik behandling. Dersom vi oppnår troverdighet blant grunneiere og tilbyr begrunnede, realistiske erstatninger, bør mulighetene for økning i andelen frivillige avtaler være til stede. Dette vil igjen på sikt, medføre raskere grunnerverv, ved at vi slipper skjønn.

Dersom dette skal være mulig, må det i tiden framover et samarbeid til mellom planlegging, drift og grunnerverv. Vi må unngå å komme i den stilling at maskinene står klare, slik at grunnervervet for enhver pris må ordnes på dagen. Blir dette situasjonen vil antagelig forholdene heller forverre seg enn bedre seg i tiden framover.

Hans Stordal

# Kurs i verne- og miljøarbeid i Drangedal



Gautefall Turisthotell i Drangedal har i den senere tid og vil de nærmeste måneder være samlingssted for kurseltakere i verne- og miljøarbeid.

Vegvesenet i Vestfold har avtale med hotellet om arrangement av 6 kurs på en uke som tilsammen vil dekke ca. 120 stykker av våre ansatte.

Hvert kurs kan ha inntil 24 deltakere som fordeles på grupper med maksimalt 6 personer. Kursene er basert på gruppearbeid etter en kort innledning av en studieleder eller en annen som kjenner fagområdet. Til studieledere er benyttet internt personell som er tatt ut av samarbeidsutvalget og utdannet til oppgaven.

De fagområder som gjennomgås på kurset er: Veiledning i studiearbeid, lov om arbeidsvern og arbeidsmiljø, ergonomi, fysiske miljøfaktorer, kjemiske miljøfaktorer, ulykker, psykososialt arbeidsmiljø, arbeidsmiljøtiltak for spesielle grupper og praktisk verne og miljøarbeid.

Forts. side. 34

# Hvorfor skal jeg på kurs i verne- og miljøarbeid

Jo, fordi vi ved felles innsats ønsker å bedre arbeidsmiljøet. Dette kan best gjøres ved å øke kunnskapene til den enkelte arbeidstaker i systemet.

Hovedsammenslutningene og staten har inngått en avtale som forutsetter at følgende personell skal gå gjennom et kurs på minst 40 timer. Hvorfor? Jo fordi:

1. Medlemmer av verne- og miljøutvalg og samarbeidsutvalg gjennom sine uttalelser og vedtak skal følge en politikk som på kort og lang sikt gir større beskyttelse mot psykiske og fysiske skader, samt gir den enkelte muligheter til å videreutvikle seg i et godt arbeidsmiljø.
2. Verneombud hva er det? Det er en valgt tillitsmann som gjennom sin faglige innsikt skal vurdere hvorvidt et arbeide er farlig eller lite utviklende. Han kan komme med forslag om å endre arbeidsmetoder, slik at disse blir mindre farlige og eventuelt mer utviklende enn tidligere. Videre forutsettes at verneombudet sammen med sin nærmeste overordnede fyller ut skademeldinger når skader oppstår. Verneombudet kan under spesielle tilfeller stanse arbeidet som er farlig for sikkerheten.
3. Arbeidsledere skal tilrettelegge arbeidsplassene, skaffe tilveie det som trengs, utvikle personalet slik at dette blir i stand til å løse vanskelige oppgaver på et bredere arbeidsfelt. Det er viktig at arbeidsplassen utformes så sikkert som mulig og at den enkelte ikke utsettes for sterkt psykisk eller fysisk press.
4. Teknisk personell skal ved planlegging av prosjekter bygge inn de nødvendige sikkerheter slik at arbeidslederen slipper å omarbeide godkjente planer for å tilpasse disse til den nye lov. Det er viktig at planleggeren kjenner de forskrifter som foreligger, nytter disse og utformer planene slik at arbeidsplassen kan gjøres meningsfull og utviklende for de som skal utføre arbeidet.

Forts. side 34

## Kursdeltagerne har ordet

Vi har stilt følgende tre spørsmål til et par av kursdeltagerne:

- \* Hvilke tanker hadde du om kurset på forhånd?
- \*\* Hva synes du om opplegget?
- \*\*\* Hvilket utbytte har du av kurset, svarte det til forventningene?

Vi lar først Aksel Akerholt komme med sine synspunkter:



- \* Med bakgrunn i den beskjedne kjennskap jeg hadde til Arbeidsmiljøloven gjennom massemedia var det klart for meg at jeg hadde behov for og ønske om en mer detaljert kjennskap til denne.

Jeg regnet med at jeg ved kurset ville kunne få videre innføring, og at jeg så det som en stor fordel at det også kunne skje i samarbeid og under meningsutveksling med medarbeidere.

- \*\* Min første reaksjon var valg av kurssted. Var det påkrevet å legge det så fjernt og under slike forhold?

Jeg ble imidlertid, når kurset var igang, ganske snart klar over at min reaksjon ikke var berettiget. Med tanke på kursets art og øvrig opplegg var det av den største betydning at det nettopp ble avholdt under slike "internatforhold".

Kursmaterieell og forelesere bidro etter min mening til et interessant og engasjerende kurs.

\*\*\* Mine forventninger til kurset ble til fulle innfridd og opplegget med gruppearbeid og plenumsdiskusjon var både interessant og givende.

Denne kursformen var vel nettopp det som bidro til å gi kurset størst utbytte. Det at medarbeidere allerede på dette tidspunkt får anledning til meningsutveksling som emnet anser jeg av største betydning for det videre samarbeide og praktisering av loven. Slik loven er formet er den jo ment å dekke ethvert arbeidsforhold. Den bør og må således etter min mening i det enkelte tillempes og praktiseres med forståelse og vidsyn.

I tilknytning til det positive utbytte finner jeg også grunn til å berømme kursledere for godt arbeide.

Aksel Akerholt

Hans Thv. Kittelsen har også vært på kurset og vi lar ham besvare de samme spørsmålene:

- \* Det var få tanker jeg gjorde meg om kurset på forhånd. Dette fordi jeg mener det er av stor betydning og reise på et slikt kurs med et fordomsfritt sinn, og ikke med forutinntatte meninger om hvordan det kommer til å bli. Dessuten stilte jeg ikke forventningene for høyt, gjør en det blir en jo lett skuffet. Med disse forutsetninger dro jeg til Gautefall 23. januar 1978.
- \*\* Om selve kursopplegget vil jeg si at det var stort sett tilfredstillende. Skal jeg komme med et ønske om endring må det bli følgende, mere ekspertise til forelesningene og derigjennom forhåpentlig mere lærerik og engasjerende forelesning. Dette sagt uten forkleinelse for den kursledelse som var på mitt kurs. De gjorde så godt en kunne vente det ut fra de forutsetninger de hadde.

\*\*\* Blant annet fordi jeg ikke stilte forventningene høyt på forhånd, vil jeg si at disse ble innfridd når det gjelder selve kurset. Hva jeg imidlertid synes er mere interessant og er mere opptatt av, er innholdet i den nye arbeidsmiljøloven. Jeg (og sikkert mange andre) vil i fremtiden være spent på hvor stor avstanden blir mellom liv og lære. I motsetning til hva jeg svarte på spørsmål 1 har jeg gjort meg noen tanker om dette som jeg gjerne vil komme med her.



For det første, den nye arbeidsmiljøloven har et høyt ambisjonsnivå. Dette gjør vel at en del av de ting som står der er mål vi skal arbeide mot, men kanskje aldri oppnår. F.eks. det at alle bør ha et meningsfylt arbeid. Vi skal selvfølgelig prøve å gjøre den enkeltes arbeidssituasjon så meningsfylt og trivelig som mulig. Allikevel tror jeg at det i vårt kompliserte samfunn vil måtte være en del arbeidssituasjoner som virker lite meningsfylte og ikke minst utrivelige, ihvertfall fysisk sett. En annen ting som spiller inn her er at det som for en person kan synes meningsfylt, er kanskje ikke det for andre. Blant annet derfor mener jeg at ordet "meningsfylt", er et tøyelig begrep.

Når det gjelder gjennomføring av praktiske (fysiske) miljøforbedringer tror jeg den økonomiske siden av saken får stor betydning, særlig i den situasjon vårt land befinner seg i for tiden. Her bør en imidlertid prøve så langt en evner og se de langsiktige fordeler ved en miljøforbedring veid opp mot hva det i dag koster og

gjennomføre dem. Jeg antar og tror at i de fleste tilfeller vil miljøforbedringer gi gevinst over en tid. Det er jo lett og hevde at en bestemt miljøforbedring koster så og så mye i dag. Dette har vi ikke råd til. Det er langt vanskeligere, for ikke å si umulig og beregne hva en forbedring vil gi i gevinst i kr og øre før forbedringen har fått virke en tid. Derfor er jeg redd mange vil se på de umiddelbare økonomiske utlegg, og at det mere langsiktige og totale miljøarbeid kommer i bakgrunn. Dette synes jeg i tilfelle er synd, det er bedre og som regel billigere og forebygge enn og reparere når skaden er skjedd. Vi vet jo i dag hvor mye penger det gikk til sosial- og helsevesen i Norge i 1977. Vi må ha lov til å regne med at dette blir om ikke mindre i fremtiden, så ihvertfall at det ikke øker i den takt det har gjort de siste årene hvis vi får forbedret vårt miljø. (Når det gjelder økning så tenker jeg på sykehusopphold o.l., og ser bort i fra ting som barnetrygd, pensjon o.l.).

Jeg er klar over at for å gjennomføre saker og ting trengs det som regel penger, og vi kan ikke holde på å ta penger ut av løse luften slik som enkelte synes å gjøre i dag. Allikevel kan kanskje det med miljøarbeid bli et prioriteringsproblem innen de budsjetttrammer vi rår over?

Til slutt vil jeg si at det er ihvertfall en ting som vi kan legge oss på minne med en gang, og som ikke koster noe i penger. Det jeg tenker på er de kollegiale forhold på arbeidsplassen. I kurset om arbeidsmiljøloven er dette et eget tema kalt det psykososiale arbeidsmiljø. Jeg mener dette er et viktig tema, er de kollegiale forhold dårlige kan det slite mere på et menneske enn mange fysiske miljøfaktorer gjør.

Så vil jeg bare helt til slutt oppfordre ansatte og pensjonister i vegvesenet til å komme med sine meninger i Vestfolder'n, enten det gjelder arbeidsmiljøloven eller andre ting som ligger dem på hjertet. Jeg vet det er mange som har meninger, la oss få noen av dem på trykk.

Hans Thv. Kittelsen

✕



# Tanker etter et kurs i arbeidsmiljøloven

Vi har fått en ny lov, revolusjonerende på sitt felt, en utvidet arbeidervernlov, som også går på miljøet.

En rekke tjenestemenn er sendt på kurs. Det kunne være fristende å fortelle litt om miljøet på selve kurset, hvordan det var å være eneste dame blant 21 menn i et ganske barskt kursmiljø. Men det får være.

Mens andre interesserer seg mer for vernearbeidet ute på arbeidsplassene, så vil jeg her konsentrere meg om lovens andre del, nemlig miljøspørsmålet, la meg kalle det nærmiljøet, det medmenneskelige samvær og kontakt på arbeidsstedet.

Vi kan, har vi fått høre, med loven i hånd forlange visse forbedringer som kan hjelpe til å gjøre miljøet sikrere og triveligere. Men kan vi med loven i hånd forandre selve innstillingen til arbeidet, til ledere og underordnede. Hva slags lov kan hjelpe oss her?

Ville vi bli mer fornøyde om det, om mulig, ble mer rettferdighet over alt, om alle forskjeller ble utvisket? Ville vi da få bort misunnelse og prestisjefag?

På vårt kurs hadde Per Arne Grøtterød fra Arbeidstilsynet et utmerket foredrag om selve loven. Han innledet blant annet slik: "Den første arbeidervernlov har vi i kommentarene til Moselovens § 3.... da skal du intet arbeid gjøre, hverken du eller din sønn eller din datter eller din tjener eller din tjenestepike...".

Og jeg kan ha lyst til å fortsette å bruke nettopp denne loven på miljøspørsmålet. f.eks. § 8, forholdet til vår neste: "... at vi undskylder han, taler vel om han og tar alt i beste mening....".

Arbeidsmiljøloven setter store krav og har en ideell målsetting likesom Moseloven.

I denne forbindelse kan jeg sitere vår egen Nordbotten: "... at du utfører en jobb best når den ligger på grensen av det du kan make".

Men samtidig må føyes til. Jobben må gjøres, enten vi liker den eller ikke. Rutinearbeid kommer vi ikke forbi, i hvilket sjikt vi enn arbeider. Og takk til alle som er med og bygger opp et godt nærmiljø ved selv å være tilfredse og som har gode og oppmuntrede ord til kollegaer og gir en hjelpende hånd der det trengs.

Marit Pettersen



# Arbeidsskilting



Alt vegarbeid skal varsles som beskrevet i "Retningslinjer for varsling av vegarbeid" utarbeidet av Statens vegvesen.

Hvorfor vi varsler kan beskrives enkelt i tre punkter:

- 1) Beskytte arbeidere og trafikanter.
- 2) Sørge å lede et så stort antall kjøretøyer pr. tidsenhet forbi arbeidsstedet som mulig uten at det oppstår unødvendige faremomenter.
- 3) Effektivitet og økonomi i arbeidet.

Vårt lovverk sier at graving på offentlig veg ikke må utføres uten at det er innhentet tillatelse fra vegstyremakt (Veglovens § 57).

Nødvendig vedtaksmyndighet for de skilter som settes opp i forbindelse med vegarbeid er avhjemlet i Vegtrafikklovens § 6 og § 7.

Manuell dirigering av trafikk er avhjemlet i Vegtrafikklovens § 7.

En gjør oppmerksom på at myndighet til å foreta skilting av arbeidssteder og manuell dirigering av trafikk er delegert til de personene som er ansvarlig for trafikkavviklingen i forbindelse med vegarbeid. Her i Vestfold er myndigheten delegert i rundskriv nr. 40/77 til vegmestere, oppsynsmenn og oppsynsmannsassistenter. Det er disse som til en hver tid er ansvarlig for at arbeidsvarslingen fungerer som den skal.

Hvordan en går fram for å foreta en forsvarlig varsling av et vegarbeidsområde kan kort summeres opp i følgende punkter:

- 1) Utarbeid en plan for bruk av trafikkanordninger.
- 2) Sørg for at planen er tilpasset forholdene på stedet og at trafikkanordningene står riktig plassert.
- 3) Fjern eller tildekk alle uaktuelle trafikkanordninger.
- 4) Sørg for at alle trafikkanordninger til enhver tid er rene og godt synlige.
- 5) Dersom arbeidsstedet flyttes må også varslingen flyttes med.

Forts. side 34

# DET VAR DENGANG ~ ~

## Regler for opsættelse av varselsskilter.

Foreslaat av Kongelig Norsk Automobilklub 1. oktober 1914 vedtat av Veidirektorkontoret 26. oktober 1914.

1. Varselsskiltene opsættes i almindelighet ca. 250 meter fra det sted eller den hindring, hvortil oppmerksomheten henledes, medmindre de stedlige forhold hindrer dette.

Saafernt avstanden mellom varselsskiltet og hindringen avviker meget betydelig fra 250 meter, bør særlige forholdsregler træffes.

2. Varselsskiltene opsættes retvinklet paa veien.

Hoiden over jorden:

ca. 2 meter til skiltets underkant.

3. Paa bebyggede steder er varselsskiltet i regelen overflødig, da motorvognføreren her pligter at kjøre med langsom fart og vise særlig varsomhet.

4. Varselsskiltet opsættes ikke hvor faren er øiensynlig samt ligger i dagen for den oppmerksomme motorvognfører.

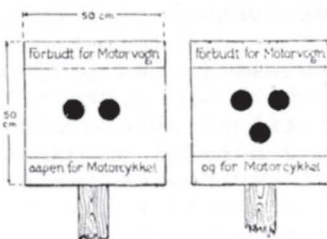
Saafernt dette princip ikke lægges til grund for opsætelsen, vilde formentlig saa mange varselsskiltet bli nødvendig, at antallet derav i høi grad vilde forringe deres virkning.

Meningen er nemlig den, at motorvognføreren ved synet av varselsskiltet skal gjøres oppmerksom paa den farefulde passage, som han ellers ikke itide faar øie paa, altsaa som et varsko mot uventet farefuld passage,

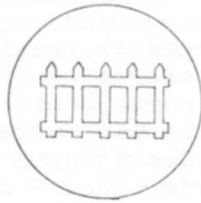
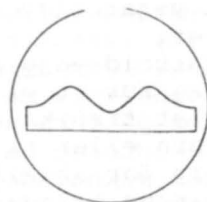
Der nævnes eksempelvis:

- a) Tegn for skarp sving er ikke nødvendig, hvor radius for svingen kan forstaaes av terrenformationen eller av veiens tracé etc., medmindre veibredden i svingen er formindsket eller radius i svingen er mindre end den gir indtryk av.
  - b) Hvor vei krydser jernbane er intet varselsskilt nødvendig, saafernt overgangen tydelig i betimelig tid kan observeres.
  - c) Hvor bivei støter til befærdet hovedvei, bør varselsskilt for veikryds ihvertfald sættes paa biveien, muligens ogsaa paa hovedveien.  
Etc. etc.
5. Varselsskiltet opsættes paa den side av veien, der falder naturligst og mest iøinefaldende for den kjørende.

## FORBUDSSKILTET



## VARSELSSKILTET



Innsendt av Hugo Gilbu

## Lønn under sykdom utover 3 måneder

Det antas å være kjent for alle vegvesenets ansatte at ved sykdom som varer utover 3 måneder, må arbeidstakeren søke vegkontoret om utvidet sykelønn. Permisjon med lønn kan da gis for ytterligere inntil 9 måneder etter Fellesbestemmelsenes § 7, pkt. 1 og 2.

Hittil er sykepermisjon med lønn tilstått søkeren for 3 og 3 måneder om gangen slik at ny søknad måtte sendes hvis sykdommen varte utover h.h.v. 6 eller 9 måneder.

Denne behandlingsrutinen finner en imidlertid er tungvint både for arbeidstakeren og vegkontoret, og en vil derfor heretter allerede ved den første søknad (dvs. ved søknad om lønn utover 3 mndr.) tilstå søkeren sykepermisjon med lønn for inntil 9 måneder, om nødvendig. En gjør imidlertid oppmerksom på at for det tidsrom lønn betales under en sykepermisjon, må det til enhver tid foreligge legeerklæring (sykmelding), jfr. Fellesbestemmelsenes § 7, pkt. 4. Friskmelding forutsettes dessuten sendt vegkontoret så snart denne foreligger. Det kan nemlig ikke innvilges sykepermisjon med lønn for mer enn ialt 15 måneder i løpet av 2 år, jfr. Fellesbestemmelsenes § 7, pkt. 3.

Under sykefravær som skyldes yrkesskade/arbeidsulykke, har arbeidstakeren rett til lønn under sykdom i inntil 6 måneder, og behøver derfor først etter 6 måneder å sende søknad om utvidet sykelønn, som vil kunne tilstås for ytterligere inntil 6 måneder, om nødvendig.

Blir arbeidstakeren sykmeldt utover 12 måneder, bortfaller lønnen, men vedkommende har da anledning til å søke invalidepensjon (jfr. Fellesbestemmelsenes § 7, pkt. 3 og § 9, pkt. 6), samt attføringspenger/uførepensjon fra folkestrygden. For at invalidepensjon skal løpe fra den dag lønn opphører, må søknad sendes Pensjonskassen ca. 3 måneder på forhånd. Det samme gjelder for søknad til trygdekontoret om attføringspenger/uførepensjon. Pensjonskassens søknadsskjema sendes gjennom vegkontoret. Arbeidstakeren bør derfor allerede etter 9 måneders sykemelding samrå seg med legen om invalidepensjon/attføringspenger bør søkes.

Forts. side 35

# Skal du snart gå av med pensjon

EN ORIENTERING TIL FRAMTIDIGE PENSJONISTER

UTE I VEGARBEIDSDRIFTEN

Aldersgrensen:

Aldersgrensen for vegarbeiderne ute i driften er 65 år, men de som ønsker det kan, uten å søke, fortsette i sitt arbeid til fylte 68 år. Etter fylte 68 år kan vedkommende, etter søknad, få fortsette et år av gangen inntil fylte 70 år.

Det er anledning til å gå av med alderspensjon ved fylte 62 år såfremt alder og tjenestetid til sammen utgjør minst 85 år.

Tjenestetid for beregning av pensjon:

Har du en tjenestetid på 30 år eller mer, får du full alderspensjon.

Hvis du har en tjenestetid på mindre enn 30 år, skal du ha en avkortet alderspensjon som utgjør så mange tredevtedeler av full pensjon som du har tjenesteår.

Hva blir pensjonsgrunnlaget?

Pensjonsgrunnlaget blir den lønnstrinnplassering du har ved fratredelsen. I tillegg kommer trinn 15 etter tilleggsregulativet også som pensjonsgrunnlag. Maskinførere gis i tillegg til forannevnte også trinn 2 etter tilleggsregulativet som grunnlag.

Hva blir pensjonen?

Pensjonen fra Statens pensjonskasse blir samordnet med ytelsene fra folketrygden, slik at det er vanskelig på forhånd å si eksakt hva samlet pensjon vil bli. Men ved henvendelse til vegkontoret kan du få oppgitt et ca. beløp du vil få.

Hvordan skal pensjonskrav fremsettes?

Når du har bestemt deg for å gå av med pensjon, er det en del blanketter som må utfylles og sendes til Statens pensjonskasse. Ved henvendelse til Tore Jacobsen på veg-

Forts. side 35

# Hovedavtalen for statsansatte

Jeg syntes felleserklæringen i den nye Hovedavtalen for statsansatte er så god at den fortjener å komme i Vestfolderen.

"Felleserklæring:

Hovedsammenslutningene og staten har i Hovedavtalen og Samarbeidsavtalen utformet bestemmelser som tar sikte på å legge forholdene til rette for et samarbeid mellom etaten og de ansatte. For det enkelte menneske er det av den største betydning at samfølelsen mellom den ansatte og etaten er sterk og levende. For å oppnå en slik samfølelse er det viktig å ha hensiktsmessige former for drøftelser av felles problemer og for gjensidig orientering om de spørsmål som er av interesse for etaten og for dem som er ansatt i den. Gjennom samarbeid bør de ansatte med sin erfaring og innsikt - være med og utforme en mer tilfredstillende arbeidsplass, en arbeidsplass som både er effektiv og som gir de ansatte muligheter for selvutvikling.

Partene er enige om at det er av avgjørende betydning for gode forhold på arbeidsplassen at samarbeidet mellom etatens representanter og tillitsmennene foregår i rasjonelle og betryggende former og at tillitsmennene settes i stand til å ivareta sine oppgaver etter Hovedavtalen, og som tillitsmenn i etaten for sin organisasjon på en effektiv måte.

Partene vil understreke betydningen av at så vel de ansatte som ledelsen har representanter med best mulige forutsetninger for behandling av samarbeidsspørsmål. Partene vil gjennom opplysnings- og kursvirksomhet søke å dyktiggjøre partenes representanter for de oppgaver som påhviler etter Hovedavtalen.

Partene er enige om at vervet som tillitsmann skal vurderes på samme måte som faktisk tjeneste i tillitsmannens ordinære stilling og ikke i noe tilfelle virke negativt ved søknad om ny stilling."

Hvis vi kunne få samarbeidet til å fungere etter denne erklæring - ja, da er vi langt på vei til målet.

x-tillitsmann

# Fylkessamferdselsstyret i Vestfold

Fra 1. januar 1977 ble Statens vegvesen ved vegsjefen i Vestfold tillagt funksjonen som sekretariat for Vestfold fylkessamferdselsstyre. I den forbindelse har vi spurt økonomikonsulent Svein Skadal, som er utnevnt av vegsjefen til sekretær, om han vil informere oss litt om hva denne funksjonen egentlig innebærer.

Han kan fortelle at dette medfører ganske meget arbeide for vegkontoret i form av skriving, kopiering og ekspedisjon av Fylkessamferdselsstyrets saker. Videre viser han til reglementet for Fylkessamferdselsstyret i Vestfold, som kan gi oss en ganske god oversikt over sammensetning, arbeidsform og hvilke oppgaver styret har.

Fylkessamferdselsstyret er opprettet av fylkestinget i møte den 2. juni 1976, sak nr. 13/76.

## Målsetting

Fylkessamferdselsstyret er fylkeskommunens styre i vegsaker og i øvrige saker i samferdselssektoren som tilhører fylkeskommunens ansvarsområde eller som fylkeskommunen har tatt opp av egne tiltak, bortsett fra saker som etter lov eller etter vedtak i fylkestinget er tillagt annet organ.

Styret har ansvaret for fylkets vegplan, for samferdselsplanen for Vestfold og for arbeidet med å bedre trafikk-sikkerheten.

Styret må sørge for at nødvendige planer blir utarbeidet og ajourført.

Fylkessamferdselsstyret skal påse at de vedtak og pålegg som er vedtatt innen samferdselssektoren blir gjennomført.

Fylkessamferdselsstyret skal sørge for nødvendig samarbeid mellom fylkeskommunens instanser og statlige og kommunale organer og andre organisasjoner innen samferdselssektoren.

## Sammensetning

Fylkessamferdselsstyret består av 15 medlemmer med personlige varamenn. Samtlige velges av fylkestinget for den kommunale valgperiode innen utgangen av det år fylkestingsvalg er holdt. Minst 7 av medlemmene bør velges blant fylkestingets medlemmer og minst ett fra fylkesutvalget.

Fylkestinget velger formann og varaformann.

## Arbeidsform

- a) Møtene holdes når formannen bestemmer det eller minst 4 medlemmer ønsker det.
- b) Styret er beslutningsdyktig når minst 10 medlemmer er til stede. Avgjørelse treffes med alminnelig flertall. Ved stemmelikhet er formannens stemme avgjørende.
- c) Styret innkalles vanligvis skriftlig med 14 dagers varsel. Saksdokumentene sendes foruten til medlemmer og varamenn også til de politiske partiers sekretariater.
- d) Vegsjefen i Vestfold fremmer og foredrar saker for styret og avgir innstilling overfor styret i de saker som tilhører vegsjefens ansvarsområde. Vegsjefen sørger for at sakene er tilstrekkelig utredet. Fylkes- trafikksjefen har tilsvarende oppgaver innenfor sitt ansvarsområde.

Prinsippet om fullført saksbehandling legges til grunn.

- e) Styret bør innkalle folkevalgte og fylkeskommunale tjenestemenn som er berørt av de saker som styret behandler. For øvrig kan styret innkalle andre ved behandling av de enkelte saker.
- f) Det skal føres protokoll over styrets forhandlinger.



To medlemmer av styret velges i hvert møte til å undertegne protokollen. Utskrift av protokollen sendes til styrets medlemmer etter hvert møte. Utskrift av protokollen sendes også de fylkeskommunale etater som er berørt av de enkelte vedtak.

- g) Styrets møter er åpne med den adgang som foreligger til å lukke dørene etter de alminnelige retningslinjer som framgår av forvaltningsloven og offentlighetsloven.
- h) Styret kan i den utstrekning det er påkrevd nedsette utvalg eller engasjere konsulenter innenfor vedtatte budsjetterammer.

#### Rådgivende oppgaver

Fylkessamferdselsstyret er fylkeskommunens rådgivende organ i samferdselssaker og foretar innstilling i følgende saker:

- a) Forslag til årsbudsjett og langtidsbudsjett for samferdselssektoren i fylkeskommunen.
- b) Planer for anlegg, drift og vedlikehold av fylkesveger og revisjon av slike planer.
- c) Samferdselssplaner for fylket.
- d) Forslag til bedring av trafikkforholdene og forslag til bedring av trafiksikkerheten.
- e) Vedtak eller uttalelser fra samferdselsnemnda som skal til fylkesutvalg og fylkesting.
- f) Uttalelser i alle saker som kommer inn under styrets arbeidsområde og som skal videre til fylkesutvalg og fylkesting.
- g) Opprettelse av permanente underutvalg under fylkessamferdselsstyret. Minst ett medlem av hovedstyret skal være med i det enkelte underutvalg.

Forts. side 35

Forts. fra side 20

HVORFOR SKAL JEG PÅ KURS..... Forts. fra side 20.

5. Helse- og sosialpersonell bør istedenfor den tradisjonelle "kjøtt og fleskekontroll" forsøke å drive forebyggende helse- og sosialarbeid. Dette innebærer at personalet må mer ut i driften og analysere den enkelte arbeidsplass med hensyn til muligheter for psykiske og fysiske skader. Farlige arbeidsplasser må foreslås omorganisert eller forandret. Er først en person skadet, må det være en målsetting å få denne tilbake til et aktivt arbeidsliv gjennom behandling og oppmuntring fra arbeidskamerater, tjenestemannsorganisasjoner m.v.

A. Nordbotten

×

Forts. fra side 26

ARBEIDSSKILTING

- 6) Roterende blinklys må kun nyttes av vegarbeidsmaskiner og kjøretøy som fraviker bestemmelsene i trafikkreglene.
- 7) SKILT NR. 109 (VEGARBEID) SKAL KUN NYTTES NÅR ARBEIDERE ER TIL STEDE PÅ VEGEN.

F. Carlsen

×

Forts. fra side 19

KURS I VERNE- OG...

Kursserien vil koste ca. 450.000,- og tilsvarer litt under det beløp vegvesenet bruker pr. arbeidsdag.

Er det et stort beløp. For enkeltpersoner og vegvesenet, ja. For samfunnsapparatet, nei. Om vi ved denne kursserien kan spare et individ fra å få invaliditet på grunn av psykisk eller fysiske skader vil kursserien være en samfunnsmessig god og lønnsom investering. Hva om vi sparer flere? Hvem vet.

Kursstedet, som er nytt, ligger i skiterreng og det er anledning til å ta med familie om dette avtales med hotellet. Hotellet gir familierabatt. Av andre ting kan nevnes, TV-salonger, aviser fra Vestfold, diverse spill, bar, dans hver kveld, barneparkering i lekestue m.v. Hotellets tlf. er 036/86100 linje nr. 750.

A. Nordbotten

×

Forts. fra side 33

**FYLKESAMFERDSELSSTYRET ...**

h) Styret skal utarbeide årlig beretning.

Avgjørelsesmyndighet

Fylkessamferdselsstyret fatter avgjørelser innenfor de rammer og etter de retningslinjer som er fastsatt i lov eller etter vedtak i fylkesting eller fylkesutvalg.

Reglementet gjelder inntil videre og må bearbeides av fylkessamferdselsstyret og administrasjonsutvalget.

Svein Skadal

✘

Forts. fra side 28

**LØNN UNDER SYKDOM....**

Ved søknad om invalidepensjon kan arbeidstakeren innvilges permisjon uten lønn for den tid som måtte være nødvendig fram til eventuell friskmelding. Etter utløpet av slik permisjon (uten lønn) må arbeidstakeren tjenestegjøre i minst i måned før vedkommende kan få ny permisjon med lønn under sykdom.

Tore Jacobsen ved vegkontoret bistår gjerne med ytterligere opplysninger.

✘

Forts. fra side 29

**SKAL DU SNART....**

kontoret vil du få de blanketter du trenger, samt hjelp til utfyllingen.

Husk at du må være tidlig ute med din pensjonssøknad, gjerne 3 - 4 måneder før fratredelsen. Dette p.g.a. at saksbehandlingen i pensjonskassen.

Tore Jacobsen

✘

# Vega's skidag

Vega's årlige skiarrangement gikk av stabelen lørdag 25. februar. Da vi i år hadde bestemt oss for å droppe skifesten og foreta premieutdelingen med en gang, var vi avhengige av å kunne komme innendørs. For anledningen lånte vi derfor hytta til bedriftsidrettslaget ved Nordisk Aluminium i Holmestrand.

Til tross for tåke og et noe "ruskete" vær møtte hele 88 deltakere fram. Etter stemningen å dømme må arrangementet karakteriseres som meget vellykket. Så var det da også litt av en hytte vi hadde fått til disposisjon, inneholdene spisesal, peisestue og kjøkken. Vårt kvinnelige håndball-lag sto for bevertningen, og disket opp med nybakte kaker og kaffe. Premiebordet var, som vanlig, av god kvalitet, og premier ble det til alle. For de som ønsket en lengre skitur sto hele Botnemarkas 50 km lange snøscooterpreparerte løypenett til disposisjon. Slalombakke var det også muligheter for å prøve.

Mye tyder på at skidagen for fremtiden også vil bli gjennomført på lørdager. Det blir ikke på langt nær så hektisk når hele dagen står til disposisjon. Vi har videre planer om å forsøke og arrangere dagen på forskjellige steder rundt om i fylket fra år til år. Synspunkter på dette mottas gjerne.

På vegne av skigruppa  
Jan E. Gravningen

## V I N N E R E :

LANGRENN IDEALTID: Gunnar Eigeland

AKEKONKURRANSE : Gaute Nordbotten

STAFETT : Anleggsavdelingen I  
Linnestad - fru Skau - Bakken

x

NYTT

VÆRNEUTSIR:

GUL, RØTERENDE OVERALL!!



## GULLKORN FRA SKADEMELDINGER

Hvilke tanker kan man vel ikke gjøre seg om sjåførens forgjeves anstrengelse for å mestre krevende fotarbeid når man ser følgende innledning i en skaderapport: Som kjent starter alle biler med et hopp.....

Her følger en samling gullkorn fra norske skademeldinger hentet fra virkeligheten. Man må utvilsomt også ha sine muntre stunder i forsikringsbransjen.

1. Bilen måtte ta en større sving på grunn av en usynlig lastebil.
2. Årsaken til kollisjonen var at den andre nesten kom klar meg.
3. Jeg kolliderte med et tre som sto stille.
4. Jeg kjørte på en stillestående buss som kjørte i motsatt retning.
5. Jeg mener at ingen av partene hadde skyld i uhellet, men hvis det ikke er tilfelle, er det motparten.
6. Jeg kjørte mannen ned, han innrømmet at det var hans feil, forde han var kjørt ned før.
7. Jeg kjørte i en annen vogn for å unngå sammenstøt.
8. En fotgjenger rammet meg, og fortsatte innover i vognen.
9. Jeg tutet i hornet, men det hjalp ikke, idet det var stjålet.
10. Da jeg kom hjem kjørte jeg inn i det gale huset og kolliderte med et tre som jeg ikke har.
11. Jeg mente sidevinduet var rullet ned, men det var det ikke, hvilket jeg først konstaterte da jeg stakk hodet ut gjennom det.
12. Tre damer sto og snakket sammen, og da to trådte fram og to trådte tilbake og en fram, var det ikke noe å gjøre.
13. Kua slentret inn i min bil. Mannen fortalte meg etterpå at kua var åndssvak.
14. Jeg forlot min Ford Cupe utenfor og da jeg kom tilbake fant jeg til min store overraskelse en Ford Cabriolet.
15. Et hjul kjørte i grøften, foten hoppet fra bremsen til gassen, for over vejen og havnet i et tre.
16. Ulykken skjedde for at veien svingte.
17. For å unngå kollisjon kjørte jeg på den andre bilen.
18. Jeg kan ikke betale reparasjon da jeg underholdes av min svigermor, etter at min kone døde for tre år siden.
19. Jeg hørte et tut bak meg og fikk et støt i ryggen, en bilfører forsøkte tydeligvis å kjøre forbi.
20. En lyktestolpe for imot bilen og skadet den på to steder.

\* \* \*



## Med en enkel TULIPAN

50 år    Roy D. Eckhoff                    27. april  
          Wilmar Bjørnholt                2. juni

60 år    Ingrid Høyland                        26. juni

----- Vi gratulerer

De som ikke ønsker sine fødselsdager bekjentgjort må gi redaksjonen beskjed.

Vi ønsker velkommen:

Torill Wennerstrand, adm/øk.avd.  
Bjørn Flåten,                    biltilsynet i Horten

Vi takker for godt samarbeide:

Ludvig Larsen,            vedlikeholdsavd.  
Ulf Gjersøe,                anleggsavd.  
Kåre Kristiansen, maskinavd.

Følgende har gått over i pensjonistenes rekker:

Anders Sørby

\*\*\*\*\*

REDAKSJONEN TAKKER ALLE SOM HAR SENDT OSS STOFF OG BILLEMATERIALE TIL DETTE NUMMERET.

\*\*\*\*\*

# 10



## GODE RÅD

### NÅR DET GJELDER Å FREMSKYNDE HJERTEINFARKT OG SKAFFE SEG MAGESÅR

1. Gå på kontoret om kveldene, også lørdager, søn- og helligdager.
2. Ta arbeidet med deg hjem de kvelder du ikke er på kontoret. På den måten har du mulighet for å gjenoppfriske dagens bekymringer og besvær.
3. Si alltid ja til alle oppdrag.
4. Si ja til alle innbydelser til møter, komitéer, banketter osv.
5. Innta aldri et måltid i ro og mak. Gjør det slik at du kan ha en konferanse mens du spiser.
6. Betrakt fiske, jakt, golf, seilturer osv. som et sløseri med tid og penger.
7. Ta ikke ut den fritid og ferie som du egentlig har rett til. Prøv ikke på å unngå jag og mas.
8. Del aldri ansvaret med noen, bær hele byrden selv. Ta gjerne på deg ekstra ansvar.
9. Krever arbeidet reiser, sørg da for at du kan arbeide om dagen og reise om natten.
10. Unngå aldri en diskusjon. Gi deg i kast med alt.

