

VEST- FOLDER'N

Nr. 4

1979





VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 4 – OKTOBER 1979

6. ÅRGANG

Redaktører:
Jan Haugerød
Erik Andersen
Hans Thv. Kittelsen

Red.sekr.:
Grethe Foyn Jensen

Redaksjonsråd:
Trygve Rognan
Frank Rød
Bjørn Skøie
Rolf Sommervik

Redaksjonens adresse:
Vegsjefen i Vestfold
Postboks 323
3101 TØNSBERG

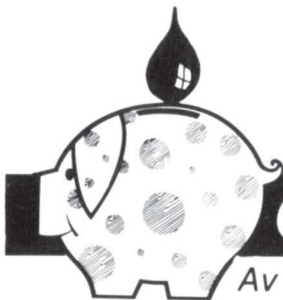
Opplag:
1000 eksemplarer

Sats og trykk:
Cicero a.s, Tønsberg

Forsidebildet:
Svelvikanlegget

INNHold

Oljesparing	3
Betongdekke på E-18	4
Kontorhjelp nå også i ved- likeholdsområde 2	5
E-18 i Nordre Vestfold	6
Fra vegkanten	8
TREVENNEN 1979 tildelt vegvesenet	9
Årets salg	11
Seks av våre ansatte om oljesparing	12
Plukk fra SU	15
Rølles-Hauen-saken	16
Tur-dikt	18
Overflatebehandling – Oljesparing	20
Hytteprosjektet	21
Vegas julebord	21
Kjøretøyskader/Snøbrøyting/ Erstatningskrav	22
Påbudt verneutstyr gir resultater	24
Aldersgrenser i staten	25
Vegcupen 1979	26
Oljesparing	27
Aktuell informasjon	28
Saltutstyret på plass	30
Personalnytt	31



OLJESPARING

Av Hans Thv. Kittelsen

Først vil jeg si meg enig i at vi bør spare olje både i vegvesenet og i samfunnet for øvrig. Jeg er også enig i de sparefremmende tiltak som er kommet fra sentralt hold. Jeg går ut fra at de fleste kjenner forslagene og vil ikke gjenta disse nå. Jeg vil derimot bringe dere noen av mine tanker om 3 av de nevnte forslag til sparing av olje.

For det første: Få bort unødvendig tomgangskjøring.

Jeg har forståelse for at det om vinteren kan være ønskelig å holde bilen varm ved tomgangskjøring, men jeg har aldri forstått hensikten med den tomgangskjøring som faktisk foregår om sommeren. I tillegg til at dette bruker olje forårsaker det også en unødvendig forurensning. La oss hjelpehverandre med å få slutt på dette. Dårlig batteri e.l. er ikke lenger noen unnskyldning for å la en bil eller maskin stå og gå.

Forsøk viser at det ikke er tvil om at vi kan spare bensin/diesel ved å kjøre med mer flyt i trafikken. Dette kan vi bl.a. oppnå ved at vi holder god avstand til forankjørende bil. Gjør vi det, har vi også en trafiksikkerhetsgevinst ved å kjøre økonomisk. Vi kjører i dag stort sett for tett og presser på med det i tankene at vi skal fortere frem. Husk da at du ikke sparer mer enn 1 minutt pr. mil ved å øke farten fra 70 til 80 km/t.

Den aller største sparegevinsten mener jeg vi kan oppnå ved å vurdere om alle våre kjøretøyer er nødvendige. Jeg er overbevist om at både jeg selv og andre kan spare noe på dette felt. Vi «hiver» oss inn i bilene og bruker dem som om de går bare på luft. Vi sender f.eks. en bil til Larvik fordi vi ikke vil/kan vente en times tid på en transport som allikevel skulle samme vei og hadde plass til det vi skulle ha hentet og som også hadde anledning til å ta det med. Hvorfor det blir slik kommer vel bl.a. av at det «jeg» driver med er så viktig, eller at vi føler oss i en presset situasjon. Vi har ikke tid til å vente, sier vi. Det er klart at i noen tilfeller er dette riktig, men minst like ofte mener jeg det kommer av at vi ikke vil gjøre tingene i en annen rekkefølge enn vi på forhånd har bestemt oss for. Er vi litt mindre stae og mer samarbeidsvillige, kan vi vel snu litt på rekkefølgen noen ganger. Klarer vi det, kan vi spare mye drivstoff. Det er også av stor betydning at vi planlegger arbeidet/kjøringen litt så vi ikke får så mange akutt-turer. Jeg tenker her på vegvesenet generelt, ikke bare på Z-514 01.

Skal vi oppnå nevneverdige resultater med oljesparing i vår etat, er det nødvendig med aksept og forståelse for sparefremmende tiltak fra alle ansatte i vegvesenet.

BETONGDEKKE PÅ E-18

Av Erik Andersen

Arbeidene med betongdekket på E-18 utenom Haukerød blir avsluttet i disse dager. Anlegget ble påbegynt våren 1977, forteller Eivald Skau, som har vært anleggsbestyrer på anlegget inntil Einar Hansen overtok i september i år. Anlegget strekker seg over 5,6 km + 300 m midlertidig tilkobling ved Klinestad.

Vi har drevet stort sett i egen regi med både eget og leid utstyr. Brujengene har bygd bruene på anlegget, i alt 6 stykker. Selve arbeidet på anlegget har bestått hovedsakelig av jordflyttingsarbeider. Vi har planert ut nærmere 150.000 kubikkmeter.

Anlegget er litt spesielt når det gjelder oppbygging og vegdekke. Traubunnen består av T4-masser, d.v.s. de er meget telefarlige. Det er lagt ut fiberduk mellom undergrunn og overbygning. Overbygningen består av 25 cm grus, 20 cm sementstabilisert grus og dekke av 18 cm uarmert betong, slik at totaltykkelsen på overbygningen bare blir 63 cm. Dette betyr at man får tele under vegkroppen. Massene i undergrunnen er imidlertid så homogene at telehiven blir jevn. Den vil derved ikke merkes i overbygningen og ikke kunne skade dekket. Bruene er imidlertid fundamentert telefritt.

Alle overganger til faste konstruksjoner eller fjell er derfor utspileiset med isolasjonsplater eller telefrie materialer.

På grunn av det tynne forsterkningslaget har det vært vanskelig å transportere masser inn på vegen. Traubunnen ble lett kjørt i stykker. I fuktige perioder ble undergrunnen oppbløtt, og dette gjorde komprimeringsarbeidet vanskelig. Jeg mener at filter/forsterkningslag må bygges tykkere når man har å gjøre med slike masser som vi hadde. Anleggtrafikken er en belastning man må regne mere med.

Betongdekket som utlegges har en bredde av 9 m. På utsiden har det en bankettkant på 50 cm asfalt. To betong strenger er utlagt på 4,5 m. Disse blir sammenbundet over midtfugen med armeringsjern. Armeringsjernet som kalles dybler har ingen annen oppgave enn å holde platene sammen over midtfugen. Dybler finner vi også



Kontorhjelp nå også i vedlikeholds- område 2

Intervju: Hans Thv. Kittelsen

Vestfolder'n vil denne gang få presentere Berit Vereide. Hun begynte den 1. september som kontorhjelp i område 2. Dette er en ny stilling som er i overensstemmelse med de nye bemanningsplanene for vedlikeholdet. I fjor ble tilsvarende stilling besatt på Verningen.

Vestfolder'n spurte Berit om det var noen spesiell grunn til at hun nå er kommet til oss.

– Jeg har tidligere arbeidet 17 år i en annen statsetat og hadde nå et ønske om å skifte «beite». At det ble vegvesenet er tilfeldig, men jeg må tilføye at jeg er mest interessert i staten som arbeidsgiver.

– *Hvordan er førsteinntrykket ditt av vegvesenet?*

– Etter bare 14 dager er det

over tverrfugene. Her skal de overføre belastning fra den ene platen til den andre dvs. få platene til å ta opp krefter sammen.

Tverrfugene er nødvendige for at det ikke skal lagres spenninger i platene på grunn av krymping resp. temperaturutvidelse. Dyblene i tverrfugene er derfor utført slik at platene kan vandre horisontalt men ikke vertikalt. Foruten dyblene er dekket som sagt uarmert.

Anlegget blir satt under trafikk i slutten av oktober, og da vil vi se om det innfrir de forventninger vi setter til det.

selvfølgelig vanskelig å si hvordan vegvesenet er, men så langt jeg har erfart hittil virker miljøet bra.

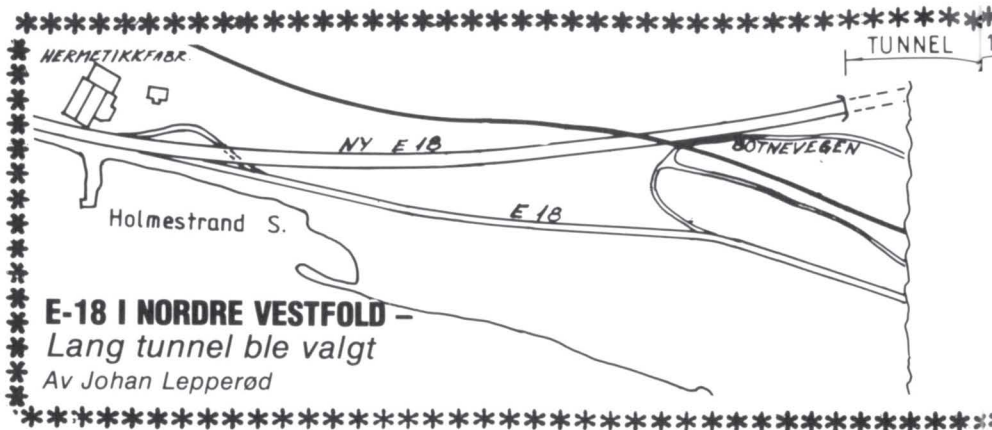
Det Berit i grove trekk skal drive med er i første rekke telefontjeneste, formidle og ta imot beskjed over vårt interne mobiltelefonnett samt bygge opp og holde styr på et arkiv for område 2. Ellers blir det brevskrivning og annet forefallende kontorarbeid.

Berit har tilholdssted i kontorbrakka hvor vegmester Henriksen og oppsynsmennene Skog og Møyland holder hus. Hun har kontortid fra kl. 07.30 til 15.00 hver dag.

Vestfolder'n ønsker Berit velkommen til vegvesenet.



Berit Vereide.



E-18 I NORDRE VESTFOLD - Lang tunnel ble valgt

Av Johan Lepperød

23. januar i år besluttet Stortinget at Holmestrand skulle få en såkalt «lokal løsning» for å bedre forholdene i sentrum. På denne bakgrunn kunne vi i slutten av august legge fram hovedplankostnader for en-, to- og tretunnelløsninger. Grunnlaget for beregningene er vegklasse IIc og tunnelvernsnitt B (45 m² - 6,5 m kjørebane og 2x1,00 m banketter). Som kjent ble konklusjonen at vi kunne anbefale lang tunnel-alternativet til en beregnet kostnad på 74 mill. kr. Selv om beregningene viste at 3-tunnel-alternativet ble et par mill. kr. rimeligere betyr det i praksis at alternativene koster det samme, omlag 70-75 mill. kr.

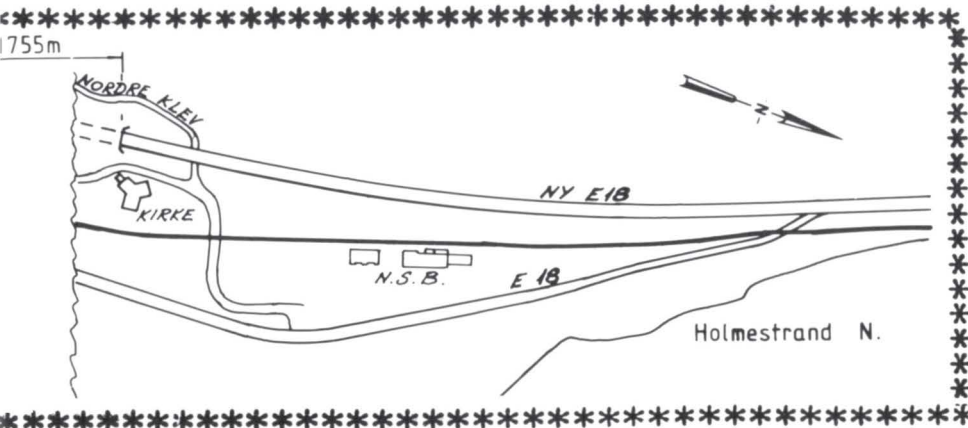
LANG TUNNEL-alternativet starter ca. 200 m nord for jernbaneovergangen på nåværende E-18. Fram til foreslått tunnelpåhugg ved Nordre Kleiv er det ca. 700 m. Traséen har her en jevn stigning på 20 promille. Det må her fjernes ca. 60.000 m³ fjell/jordmasser. Bak jernbanen ligger traséen ca. 6 m høyere enn jernbaneskinne. I Nordre Kleiv ligger vegen i østkant ca. 1 m i skjæring. I kostnadene er medregnet støyskjerming, samt at

bebyggelsen nærmest kirken blir sanert. I forbindelse med detalj- og reguleringsplanarbeidet vil vi se nærmere på om mer av bebyggelsen og miljøet ved kirken kan bevares.

I syd er det to alternativer. Alternativ I krysser under jernbanen på samme sted som Botneveien. Tunnelinnslaget er ca. 140 m lenger nord. Tilknytningen til E-18 er ved Peter Pan. Kostnader for dagpartiet i syd er beregnet til ca. 14 mill. kr. inkludert omlegging av Botneveien og tilknytninger for øvrig.

Alt. II krysser under jernbanen ca. 190 m nord for undergangen på Botneveien med tunnelinnslag ved støperibedrift. Tilknytningen til E-18 ligger ca. 510 m lenger nord enn ved alt. I. Alt. II fører til at tunnelen blir ca. 140 m kortere. Dette alternativet er ca. 2 mill. kr. rimeligere enn alt. I. Pågående grunnundersøkelser tyder på at forskjellen mellom alternativene vil minske. I tillegg kommer alt. II nærmere bebyggelsen og vil være noe mer uheldig for utnyttelsen av arealene i området.

Selve tunnelen har i hovedplanen en lengde på 1.755 m ved alt.



I og 1,615 m ved alt. II. Hele tunnelen er sikret mot vann og nedfall. Det er regnet med at ca. 300 m av tunnelen må få full utstøping mens resten må få platehvelv.

Belysningen i tunnelen blir god, nær opp til belysningen i E-18 tunnelen syd for Drammen. Lysanlegget er beregnet å koste ca. 2 mill. kr. Ventilasjonsanlegget blir dimensjonert for kjøring i tunnelen. I hovedplanen er det regnet med 44 vifter som trekker inn luft fra begge ender og blåser den ut i en tverrsjakt midtveis i tunnelen. Tverrsjakten munner ut i Nyveien ca. 400 m ovenfor jernbaneundergangen. Her er det forutsatt bygd en 10 m høy luftpipe. Ventilasjonsanlegget med tverrsjakt og pipe er beregnet å koste ca. 5 mill.

Det er forutsatt at tverrsjakten skal drives først. Selve tunnelen kan derfra drives med vekseldrift på to skift, noe som kan gi en besparelse på 4-5 mill. kr.

Vel 150.000 m³ fjellmasser vil, om opplegget blir fulgt, bli kjørt ut gjennom tverrslaget til Nyveien. Ca. 50.000 m³ er forutsatt kjørt til pukkverket ved Kopstad. Resten håper vi i samråd med kommu-

nen(e) å finne en fornuftig anvendelse for innen rimelig transportavstand. I kostnadsoverslaget har vi regnet med en transportavstand på 2 km.

Holmestrandingene må regne med ulemper i anleggstiden, men det vil være en overgang til det bedre. Vi håper at anlegget kan starte om vel et år og at trafikken kan settes på i 1983.

To- og tretunnel-alternativene

Noe av årsaken til at to- og tretunnel-alternativene ble like dyre som lang tunnel skyldes at dagpartiene ikke ble vesentlig rimeligere enn tilsvarende tunnelstrekninger. De geotekniske og geologiske forhold var noe av årsaken til det. Det viste seg også at mulige tilknytninger fra rv. 315 til ny E-18 i en av dagsonene ikke fikk den betydning som tidligere var antatt.

For trafikken og miljøet er også to- og tretunnel-alternativene dårligere. Det var derfor lett å anbefale lang tunnel som det beste alternativ.



Behandling av Hovedplanen

Hovedplanen er nå lagt ut til etter-syn og sendt Holmestrand kom-mune til uttalelse. Planen sendes deretter til Vegdirektoratet samti-dig som den går til behandling i Samferdselsstyret og fylkesutval-get. Uttalelsen fra fylkesutvalget går direkte til Vegdirektoratet. Vi regner med at Vegdirektoratet i samråd med Samferdselsdeparte-mentet vil ta stilling til planen se- nest i januar neste år.

Detaljplan/Reguleringsplan

Mye av planarbeidet er relativt de- taljert og vi er for så vidt i gang med detaljplanarbeidet allerede. Det samme gjelder reguleringsarbeidet. Arbeidet med reguleringsplanen bør kunne avsluttes i løpet av 1. kvartal 1980. Stikningsarbeidet blir påbegynt snart.

Grunnerverv

Forberedelser for grunnerverv er igang i kommunen, og vil fortsette i samråd med grunnseksjonen og planavdelingen.

Anleggsdriften

Anleggsavdelingen ble koblet inn i hovedplanarbeidet. Arbeidet med å legge opp driften vil bli utført samtidig med det øvrige planar-beidet. Et viktig spørsmål i den sammenheng gjelder hvem som skal drive og forestå det øvrige ar-beidet med tunnelen. Anleggs-avdelingen regner foreløpig med å gjøre dagpartiene selv.

Prosjektgruppe

For den videre framdrift av hele prosjektet er det nedsatt en gruppe sammensatt av 2 planleggere, en anleggsbestyrer, en fra grunnsek-

sjonen og en fra kommunens tek-niske etat. Kontakt og samarbeide for øvrig vil foregå på vanlig måte. Med kommunen/formannskapet regner vi å fortsette den kontakten vi nå har, hvor varaordføreren er vår direkte kontakt.

Ledelsen for prosjektgruppen vil ligge på planavdelingen så lenge detaljplanarbeidet pågår. Senere vil ledelsen skifte til anleggsavde-lingen. Det vil også være aktuelt å endre sammensetningen av grup-pen etter behov.

Finansiering

I forbindelse med budsjettbehand-lingen for 1981 vil det bli utarbei-det en finansieringsplan basert på en så rask og rasjonell drift som mulig. Sysselsettingen vil også bli vurdert i den sammenheng. Beskjedne midler, 3 mill. kr., er avsatt for anleggsstart i 1980. En fram-drift som sikter mot å sette på tra-fikken høsten 1983 vil sannsynlig-vis kreve en raskere investerings-takt enn Vestfold kan make innen normale tildelingsrammer.

FRA VEGKANTEN

Det var kaldt, minst $\div 15^{\circ}$ og det snødde, fortalte vegmesteren. Det var høy snø, men jeg stakk og profilerte 4 veglinjer ved Røssesund.

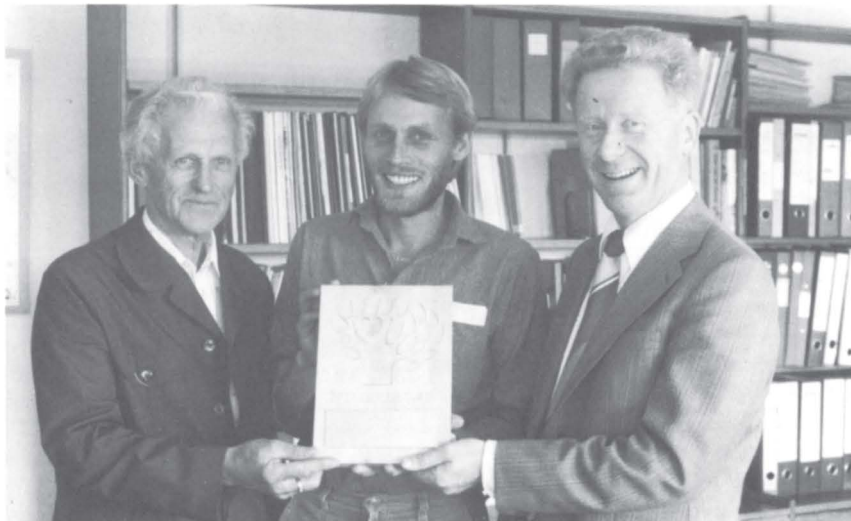
Da jeg siden tegnet opp nivelle-mentetene fikk jeg se av profil-kartet at det lå en Colin Archer skøyte i den ene linja!



Spruten kom
som lynet
Vernebrillen
sparte synet

VELFORTJENT HEDER TIL VEGVESENET?

Tekst: Reidar Jørgensen



De fleste i vegvesenet har vel merket seg at Vestfold vegvesen er blitt tildelt foreningen TREETS VENNERS pris «TREVENNEN 1979».

Prisen er tildelt vegvesenet for sin vilje til å bevare vegetasjon og verneverdige trær i forbindelse med utførelsen av g/s-veg langs rv 310 fra Borre herredshus til Kjær-krysset.

Hvor høyt prisen «Trevennen» henger, er det vanskelig å ha noen formening om. Idag kan vi vel være ubeskjedne nok til å tro at det er meget veloverveide vurderinger i Treets Venner som er lagt til grunn for pristildelingen.

La oss sakte litt fra «trevennen» redaktør Hans Chr. Oset i Gjenangeren skriver: «Den første pris fra trebevarernes fanebærere her i landet skulle gå til Vestfold, og mange vil sikkert nikke anerkjennende når de får vite at Vestfold Veikontor er mottager. Veimyndighetene i Vestfold har vist en forbilledlig aktsomhet når det gjelder å ta vare på trær mellom riksvei 310 og sykkelstien mellom Kirkebakken og Kjær. Mer enn hundre trær er bevart langs sykkelstien her. Det har vært nødvendig å svinge sykkelstien utenom flere av trærne, og istedet for en streng

parallellkjøring av sykkelstien langs riksveien har man latt stien gå over enkelte småkoller og i slake svinger, noe som gjør det både triveligere og tryggere å sykle her» sitat slutt.

Men all æren har ikke vegvesenet alene. Vi må i denne stund ikke glemme Borre kommune med rådmann Knut Høkedal i spissen, berørte grunneiere og ikke minst entreprenør Ole Kr. Heum for sitt arbeid. Uten deres vilje og innsats ville resultatet neppe blitt slik alle nå kan beskue det. Ei heller må vi glemme våre egne folk med anleggsleder Aksel Akerholt, opps.-mann Frank Heimdal og basen Nils Røed i spissen som i disse dager holder på med avslutningen på den prisbelønte g/s-vegen ved Kjær-krysset.

Noen røster vil kanskje hevde at slike prosjekter blir fordyrende. I dette tilfelle er det ikke holdbart.

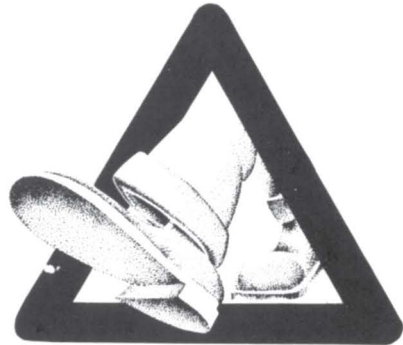
Men hvis det koster litt mer å bevare eksisterende miljø og kanskje forskjønne det, er det da ikke verdt det lille dette måtte koste ekstra?

Vi bor og arbeider i et vakkert fylke hvor mulighetene for veganlegg generelt og g/s-veganlegg spesielt ikke mangler alternative og utfordrende tracémuligheter. Bomønsteret er forskjellig, og flere steder vil våre fremtidige arbeidsoppgaver sannsynligvis ikke resultere i samme tiltalende utførelse som anlegget langs rv. 310 i Borre. Men hvis vegvesenet får muligheten til å komme inn tidligere i planleggingsfasen, vil det ikke stå på oss for at anlegget langs rv. 310 blir enestående i vårt fylke.

For den ansvarlige på plan- og anleggsavdelingen som nesten

daglig har vært opptatt med dette prosjektet, har treprisen ubetinget virket stimulerende. Flere ganger har vi i avisspalter blitt lite smigrende omtalt. Overskrifter som stillstand, treg framdrift, bulldosermentalitet osv. har i dag forstummet. Positiv omtale både fra massemedia og privatpersoner har vist at vårt arbeid har gitt resultater.

Vi lar vegsjef Gunnar Eigeland takketale i forbindelse med prisdelingen stå som svar på spørsmålet i overskriften: «Jeg ble overrasket i første omgang, men særdeles glad da jeg forstod at dette var ros og ikke den vanlige risen vi er vant til. Prisen stimulerer og forplikter oss i vårt arbeid»



**FØLGER DU DE NYE
GÅ-REGLENE?**

ÅRETS SALG

Tekst og foto: Per Härter



Det var rene markedsstemning på Ås 9. og 10. august.

Etter behørig annonsering i fylkets aviser hadde maskinsentralen 9. og 10. august fremvisning av utrangerte maskiner på vegsentralen.

Interessen for dette årlige salget er stor, og allerede første dag etter annonseringen innfant førstemann seg for å besiktige maskinene. Til tross for at det bare var avsatt 2 dager til besiktning av maskinene, var det en jevn strøm av interesserte helt fram til siste dag for innlevering av anbud.

Den 9. og 10. august var det rene markedsstemningen på vegsentralen. I alt ble det delt ut ca. 250 anbudsdokumenter, noe som må sies å være god respons.

Til sammen 28 maskiner var satt fram til salgs. Maskinene fordelte seg på følgende maskingrupper:

- 7 lastebiler
- 5 pick-up/busser
- 3 traktorer
- 2 Brøyt X2
- 1 Cat. dozer

- 1 TV 80 valse
- 1 Roc. 600 borvogn
- 1 merkemaskin
- 5 Atlas kompressorer
- 2 aggregater

Overing. Nordkvelle ved maskinsentralen sier seg totalt sett fornøyd med salgsresultatet. Imidlertid kunne nok enkelte av maskinene vært bedre betalt. Dette ble allikevel til dels oppveid av god pris på andre maskiner.

Nordkvelle kunne videre fortelle at en del av etatens egne folk også hadde lagt inn bud, men ingen av dem nådde opp denne gang.

Det kom inn i alt mellom 115 og 120 anbud med bud på alle maskinene. Det meste av utstyret er nå hentet og betalt.

Konklusjonen etter årets utrangeringssalg bør kunne lyde: Et godt salg!



Seks ansatte om

OLJESPARING

Intervju og kommentarer: Hans Thv. Kittelsen

Vestfolder'n har på grunnlag av alle henstillinger om å spare olje gått ut og spurt 6 av våre ansatte om deres syn på oljesparing.

Samtlige av de spurte fikk de samme spørsmål:

1. Er du enig eller uenig i at vi bør spare olje?
2. Kan du begrunne ditt første svar litt?



Stine Larsen, planavdelingen

Jeg mener vi bør spare olje og annen energi i vegvesenet. Det er mye sløsing i dag, for mye bruk og kast mentalitet. Dessuten må vi selv bidra med det vi kan spare inn på. Alle kan jo ikke gå rundt og hevde at naboen eller kollegaen skal begynne først. Med en slik holdning oppnår vi ikke resultater.

Planlegging av arbeidet er viktig, også for planavdelingen. Løser vi oppgavene våre på en tilfeldig og envis måte, blir det lett en del kjøring o.a. som kunne vært unngått.

Jeg vil framheve at sparetiltak-

ene må ses i sammenheng med resten av våre oppgaver. Sparingen må ikke bli så ensrettet at vi lukker øynene for de konsekvenser dette får. Jeg ønsker heller ikke at sparetiltak skal ramme enkeltpersoner hardt eller skape negative holdninger i arbeidssituasjonen.

Ellers vil jeg si at vi bør behandle vegvesenets utstyr som det var vårt eget, føle et personlig ansvar for det.



Kjell Bleika, vedlikeholdsavdelingen

Vi kan spare olje i vegvesenet hvis vi vil. Bl.a. er det etter min mening en del unødvendig kjøring. Vi må planlegge kjøringen bedre. Det er også viktig at vi har riktig størrelse på maskinutstyret i forhold til de oppgaver vi skal utføre. Tomgangskjøring bør begrenses. Her syndes det en del. Justering av tenning osv., må vi også være nøye med.



Johnny Haugerød, maskinsentralen (Vår nye smører og «oljeminister»)

Jeg er positivt innstilt på å spare olje der det er mulig. Vi har nettopp forlenget oljeskiftintervallene slik at de nå er 4.000 km for varebiler, 5.000 km for lastebiler og 300 driftstimer for maskiner. For øvrig vil jeg nevne at vi ved maskinsentralen i flere år har samlet opp all spillolje og returnert denne for raffinering til Reginol olje.

Vi bruker idag noe Reginol hydraulikkolje, men hvis oljesituasjonen forverrer seg, bør vi vel gå over til Reginol på motorer, gearkasser osv. Dette forutsetter imidlertid at Reginol-oljen holder god kvalitet slik at vi ikke får motorhavari o.l. på grunn av for dårlig olje.



Roald Johansen, maskinsentralen

Vi bør spare olje så langt det er forsvarlig. Jeg vil imidlertid påpeke at når det gjelder oppvarming av lokaler, kan vi ikke senke temperaturen ytterligere i verksted og spisesal i forhold til det vi har

hatt de siste årene. Temperaturen har i gjennomsnitt ikke ligget over det Vegdirektoratet nå sier vi bør ha i disse lokaler, nemlig 20–21° i oppholdsrom og 12–15° i verksteder. Jeg vil bare skånsomt antyde at temperaturen kanskje kan senkes noe på enkelte kontorer.

Vi mekanikere skal selvfølgelig justere tenning osv., men det er vel på transportsiden vi har mest å hente når det gjelder oljesparing. Jeg mener vi må bruke radiosambandet vårt mer, kapasiteten på dette er på langt nær utnyttet. Vi betaler ikke avgift etter hvor mye det blir brukt. Jeg mener vi ikke må være redde for å spørre hverandre om hjelp og bruke bl.a. radiosambandet til dette.



Haakon Møyland, vedlikeholdsavdelingen

Oljesparing er jeg for. Det jeg da først tenker på er kjøremåten vår. Vi bør kjøre moderat og unngå mest mulig plutselig start og stopp. Ikke kjøre så stressbetont, vi vinner ikke noe tid å snakke om allikevel. Vi sparer derimot drivstoff.

Jeg er imot tomgangskjøring og synes derfor det er positivt å merke en forbedring på dette feltet etter at oljesparekampanjen startet. Allikevel har vi mer å hente på dette felt, jeg nevner bare ordet kompressor.

Ellers vil jeg si at vi først må

prøve å gjøre noe hver for oss, ikke bare vente på andre.



Kjell Rønningen, anleggsavdelingen

Vi bør kunne spare en del olje, og alle må være innforstått med at dette er nødvendig. For å spare olje må vi nok legge vekk noen av våre tidligere vaner. Felter vi kan spare på er f.eks. hvordan vi bruker maskinen/bilen, transportopplagene, mengde og art, tomgangskjøring osv.

Når det gjelder å redusere tomgangskjøringen, vil jeg nevne at vi allerede har merket en positiv tendens. Folk er blitt flinkere til å stoppe maskinen/bilen. Bl.a. stoppes nå bilene når de står under en lessemaskin.

*

Det var meget gledelig at alle de spurte hadde en positiv holdning til oljesparing. Vestfolder'n visste ikke på forhånd at de spurte var for oljesparing, så her er det ikke bevisst gjort noe for å få bare positive uttalelser.

Mange synes sikker det er rart at «oljesjeik Ola Nordmann» må spare olje. Vi kan imidlertid ikke se vår oljesituasjon isolert fra resten av verden. Vi er avhengig av et handelsutbytte med omverden hvor oljen inngår som en del av dette. Oljen er heller ikke en for-

nybar ressurs. Den tiden vi kunne sløse med olje og strøm er forbi.

Noen vil sikkert ha seg frabedt myndighetenes og min moralpreken om oljesparing. Det er olje nok, i hvert fall til oss som lever i dag, hevder enkelte. Det er mulig det er riktig, men jeg mener det er en alt for egoistisk tankegang. Det må være bedre å prøve og legge om vanene frivillig enn å få tvangstiltak som kjøreforbud o.l.

Til slutt vil jeg gripe fatt i et argument som ofte blir brukt:

Det er ikke noe hjelp i at «lille meg» sparer, det er storforbrukerne som må spare.

Det er riktig at f.eks. flytrafikken bruker mye drivstoff, men mengden av drivstoff som går til fly blir jo sterkt påvirket av våre egne synspunkter om det å fly. Jeg misunner ingen f.eks. en sydentur med fly, men det er klart at begrenser vi vår bruk av fly, vil selskapene også måtte redusere sin aktivitet.

Uansett om vi i vegvesenet er små- eller storforbrukere av olje, må vi begynne med oss selv. Det nytter ikke å gå rundt og skyldte på hverandre.

**Bruk
bil-
beltet**



PLUKK FRA SU

Av Jan Haugerød



Noen av Vestfolds deltagere på fellesmøtet i Skien.

At samarbeidsutvalgets framtid er høyst usikker, har ikke hatt noen nevneverdig innvirkning på utvalgets virksomhet til nå. SU arbeider jevnt og trutt etter samme mønster som tidligere. Samarbeidet over fylkesgrensene er også videreført. Det 3. fellesmøtet mellom Buskerud, Vestfold og Telemark ble holdt i Skien den 12. september med samarbeidsutvalget ved Telemark vegkontor som arrangør. Her ble arbeidsdokument nr. 2 fra Vegdirektoratet, «Driftsformer i vegvesenet», diskutert etter innledning fra vegsjef Søfteland, Buskerud, og vår egen SU formann Hans Thv. Kittelsen.

Videre orienterte førstekonsulent Arne Solhaug fra Vegdirektoratet om samarbeidsutvalgenes framtid.

Den 3. hovedposten var en orientering og diskusjon omkring oljesparingskampanjen som Vegdirektoratet satte i gang i sommer.

Det var også avsatt tid til en kort omvisning på fylkesmuseet for

Telemark og Grenland. Her fikk deltagerne anledning til å studere gammelt bygdemiljø og -kunst fra Telemarksbygdene.

Også på det lokale plan har SU vært aktivt. Tirsdag den 25. sept. ble det i SU regi arrangert et informasjonsmøte for de ansatte i driften i midtre del av fylket. Her ble mange viktige og interessante saker tatt opp. Det ble orientert om bruken av salt i vintervedlikeholdet, beredskapen vinteren 79/80 og konsekvenser for sysselsetting som følge av de reduserte bevilgninger. Av mer informativ karakter var orienteringen om rumlefeltene, utbyggingen av biltilsynet og E-18-alternativene i midt- og nordfylket.

SU er interessert i å få inn synspunkter på om disse møtene tjener sin hensikt. Derfor vil Vestfolder'n oppfordre alle som har noen meninger om dette til å si i fra. Dette kan gjøres direkte til SU medlemmene eller gjerne i «Ordet fritt spalten» i avisa vår.

RØLLES-HAUEN SAKEN

Av Yngvar Pedersen

Vegsjefen i Vestfold satte høsten 1974 opp skilt som forbyr venstresving for kunder som skal inn til Rølles-Hauen kafé og til bensinstasjonen på samme sted.

Vegsjefen hadde først gjort vedtak om venstresvingforbud også *ut* fra anleggene, men etter klage til Vegdirektoratet ble dette omgjort. Etter dette kan en svinge til venstre inn til kaféen får adkomst til E-18 via fylkesvegen bak kaféen. Dette er situasjonen i dag.

Videre ble det satt opp refuger foran innkjøringen til serviceanleggene for å kanalisere trafikken.

Bensinstasjonen aksepterte tiltakene, mens kaféens eiere gikk til sak mot staten v/Samferdselsdepartementet.

I Holmestrand herredsrett ble staten frifunnet, og det samme ble tilfelle i Agder lagmannsrett etter at kaféens eiere hadde anket saken. Saken er nå påanket til Høyesterett, men det er i skrivende stund ikke klart om saken vil bli tillatt fremmet. Dette skal Høyesteretts kjæremålsutvalg avgjøre.

Hjemmel for å sette opp skiltene var skiltreglenes §11, mens refugene ble satt opp med grunnlag i vegvesenets rett til å disponere over egen grunn.

Kaféens eiere krevde i saken at

vegvesenet for offentlig regning skulle foreta ombygging av E-18 forbi kaféen for å lette inn- og utkjøring. Eventuelt skulle staten erstatte kaféen utgiftene med dette. Dersom dette ikke ble aktuelt, skulle staten tilpliktes å anvisa og opparbeide annen adkomst, samt erverve nødvendig grunn til dette, eventuelt erstatte utgiftene. I tillegg ble det krevd inntil 600.000 kroner i erstatning for hittil lidte tap p.g.a. reguleringen av trafikken Disse krav ble avvist av staten.

Kaféens eiere hevdet at de hadde fått en *særrett* til avkjørsel etter avtale med daværende overing. Dahl på 1950-tallet. Lagmannsretten fant at det ikke var ført bevis for dette.

Det ble videre hevdet at kaféen hadde fått en *særrett på grunn av festnet bruk*. Retten fant imidlertid «at det festnede forhold som Rølles-Hauen har hatt når det gjelder adkomsten til riksvegen» *ikke* gir kaféen en slik særrett at eierne uten videre har krav på å bli stilt like gunstig som før reguleringen. I denne anledning uttalte lagmannsretten:

«Den særrett som Rølles-Hauen i tilfelle hadde før trafikkreguleringen, hadde ikke sitt grunnlag i at kaféen stod i noen spesiell situasjon. At kaféer, butikker, kiosker o.l., som ligger ved trafikkert veg, planerer og fyller opp sin tomt til vegens nivå og også ordner parkeringsplass for sine kunder, er meget vanlig. Heller ikke er Rølles-Hauens situasjon etter reguleringen spesiell. En hel rekke kaféer, kiosker og butikker er på forskjellig måte blitt rammet av trafikkreguleringer.»



Slik var det før reguleringen ble foretatt. – Og slik ble det etter at reguleringen var gjennomført.

For herredsretten ble det av statens prosessfullmektig hevdet at avkjørselen til Rølles-Hauen bare gjaldt til *personlig* bruk, og dette ble godtatt av herredsretten. For lagmannsretten ble dette også hevdet (men svakere poengtert). Lagmannsretten la et annet syn til grunn, nemlig at den «lovlige» avkjørsel som Rølles-Hauen har, også gjelder for gjester til kaféen. Dette må være et riktig resultat.

Oppsettingen av skiltene skjedd med hjemmel i skiltreglene. Kaféierne hevdet at skiltene innebar en innskrenkning i bruken av avkjørselen, mens staten påstod at det dreide seg om en regulering av trafikken på vegen.

Lagmannsretten har imidlertid lagt til grunn at oppsettingen av skiltene avgrenser bruken av avkjørselen, og at dette derfor faller inn under erstatningsbestemmelsene i veglovens §41, 3. ledd.

Om dette har statens (vegvesenets) prosessfullmektig, advokat Kobbe hos Regjeringsadvokaten, i brev skrevet:

«Etter min oppfatning er dette prinsipielt forfeilet. Vegloven sikrer bare inn- og utkjørsel på det offentlige vegnett. Vel ute på vegen må trafikantene rette seg etter de reguleringer og tiltak myndighetene har funnet nødvendige. Det er

bare når myndighetene illojalt forsøker å unngå det økonomiske ansvar veglovens §41, 3. ledd pålegger, at skilting kan føre til krav etter nevnte bestemmelse.»

Retten sier videre at det etter §41, 3. ledd kan kreves dekket utgifter til *flytting eller endring av lovlig avkjørsel*, og at dette må gjelde utleggene til selve den fysiske flytting eller endring. Slike utgifter har Rølles-Hauen ikke hatt i og med at vegvesenet har utført arbeidet, og da kan det heller ikke bli noen erstatning etter vegloven.

Det ble også krevd erstatning for næringsstap med hjemmel i grunnlovens §105.

Lagmannsretten fant imidlertid at Rølles-Hauen ikke var blitt påført ulemper som var større eller andre enn eierne i utviklingens medfør måtte regne med og finne seg i uten erstatning.

Retten la vekt på at kaféen hadde basert seg på trafikken langs vegen. En kunne da ikke regne med fri inn- og utkjøring etter som trafikk tettheten og farten økte. Retten var enig i vegsjefens vurdering om at det var nødvendig å regulere trafikken slik det var gjort. Retten sier videre at eierne på et tidlig tidspunkt burde ha forstått at trafikken ville øke, og at en

Forts. side 21

Rundtomkring med to rundstykker

Ekskursjonsturen 21/9-79

*En høstdag i september
a day I will remember
vi møttes for å dra på tur
med godt humør og smilet på lur.*

*Da bussen vår var reparert
og Per Nilsen hadde replet
at alle så var med
vi reiste glad av sted*

*På vår første stopp i Hønefoss
fikk vi riktig lufted
da en gubbe sto og forklarte seg
om hvordan de der i fylket laget veg*

*Så ble kursen lagt om til Hadeland Glassverk
men vi hadde ikke hastverk
for magen den sang
så vi gikk på restaurang.*

*Men selv om maten var bestilt
ble sulten på ingen måte stilt
for to små rundstykker var nesten tull
selv om det var et med gauda og et med rull.*

*Så kom vi omsider til Glassverket med
etter først å ha avlagt en skriftlig ed
men inne på verktet vi endte så
gikk med store øyne, og sa bare å.*

*Men ferden gikk videre, vi reiste av sted
noen med fine krystalling med
til Blåfarveverket vi så gjorde holdt
for å studere malerier og kobolt.*



Men før vi drog, vi i spisesalen var å finne
og to nye rundstykker vi fikk som minne
men rundstykker er da gode au da
og vi fikk et med gjeitost og et med gauda.



Men så, etter at vi atter var flokket
og av Per Nilsen både telt og klokket
satt vi atter på bussen på ny
med kurs for Park i Drammen by.



Vi nådde i kveldingen byens hotell
og uten de store alvorlige sprell
vi siktet inn baren som første blink
satte oss ned, og tok oss en drink.

Så ble det servert på store fat
en virkelig, særdeles deilig mat
som smakte helt fortreffelig
ja om jeg så skal si det, helt nydelig.

Etterpå ble det, i form av aktiviteter
danset på gulvet mangfoldige meter
og på bordene dukket det merkeligste fram
som husets vin, sccuulpturmelk og dram.



Til slutt, når besøket ved hotellet glir ad
og vi setter oss på bussen, happy og glad
og sikter inn godset, senga og luren
jeg på vegne av alle, vil takke for turen.



Oddvar Kristiansen.



Overflatebehandling – **OLJESPARING**

Av Erik Andersen

Vi har i Vestfold etter hvert fått en del kilometer med enkle og doble overflatebehandlingsdekker s.k. E.O. og D.O. dekker. Overflatebehandlingsdekkene utføres ved at en bitumenløsning spres ut på vegbanen. Deretter avstrøes med pukk som valsnes ned i bitumenløsningen.

Dekket danner sliteskiktet på vegbanen og er i seg selv ressursbesparende. Man bruker mindre asfalt og grus og har mindre produksjonsomkostninger.

For å få løsningen utspredd må imidlertid asfalten, eller bitumén som det kalles, løses opp i et løsningsmiddel. Løsningsmidlet er oftest white spirit eller parafin. Løsningsmidlet har ingen annen oppgave enn å gjøre utspreidningen mulig og gi steinmaterialene anledning til å orientere seg. Man bruker i tall ca. 2 kg løsningsmiddel pr. m² veg eller 2 tonn pr. km bare som et arbeidsredskap. Det er to aktuelle metoder å løse dette energisløseri på:

- bruke vann som oppløsningsmiddel
- øke penetrasjonen på bituménen, dvs. bruke asfalt med høyere viskositet.

Ved trafikkbelastninger over 1000 ÅDT er det første alternativet avgjort det beste. Derfor forsøkes det og gjøres forsøk med s.k. emulsjoner. Asfalten, eller bitumén om man vil, oppslammes da i vann ved hjelp av en emulgator. Når emulsjonen utspreddes, bryter vannet og skiller lag fra bitumén

Man har da kommet til samme punkt som der white spirit'n bare skal dampe bort.

Vi har i år utført et lite forsøk ute på fv. Z-410, Tenvik-vegen, med emulsjonsbindemiddel til overflatebehandling. Svenskene har kommet langt på området, og utviklingen og energiknappheten fører nok til at bitumén emulsjon blir framtiden for E.O.- og D.O. dekkene.



**Med bøyde knær
og ryggen rak
vil løfting bli
en enkel sak!**

VEHNSLO



**Slagordet alle
støtter:
Vernesko på
alle føtter!**



HYTTEPROSJEKTET

Det er i høst foretatt en rundspørning blant de ansatte om hvordan de ser på videre leie av de to hyttene i Eggedal.

Det kom inn 126 besvarelser, hvorav hovedandelen, 81, gikk på fortsatt leie av disse hyttene. Imidlertid var det såpass mange som gjerne ville ha en eller begge hyttene leiet andre steder at hyttekomitéen gikk ut med annonser i en rekke aviser for å innhente andre tilbud. Vi fikk ingen reaksjon, dessverre, og betemte oss derfor for leie i Eggedal ett år til.

Like etterpå fikk vi imidlertid en litt overraskende melding fra hytteeieren om at han sier opp leieforholdet på begge hyttene fra 31/12-1979.

Dette er litt kjedelig for oss, da det viser seg at det kan være vanskelig å få leid gode hytter på attraktive steder.

Vi ønsker derfor hjelp fra de ansatte med å finne fram til andre prosjekter i tillegg til de anstrengelser vi selv må gjøre. Hvis dere gjennom kjente, eller i annonser finner brukbare tilbud, er vi takknemlig for å få tips om det.

Vi synes det er litt synd at leieforholdet i Eggedal opphører, men hyttene bør i hvert fall benyttes de ukene som er igjen.

Hyttekomitéen.

VEGAS JULEBORD

Er det for tidlig å tenke på julebord? Noen synes kanskje det, – men Vegas festkomité har begynt forberedelsene for lengst.

Frimurerlogens lokaler i Tønsberg, samt god musikk er bestilt til 1. desember. Reserver dagen. Tid, pris og påmeldingsfrist blir kunngjort senere.

FORTSATT MARKERT NEDGANG I TRAFIKKULYKKENE I VESTFOLD

Tallene for 1. halvår 1979 viser at tendensen fra 1. kvartal holder seg. På riks- og fylkesvegnettet er det i 1. halvår i år skjedd 212 politirapporterte trafikkulykker. I samme periode 78 var tallet 309 og gjennomsnittene for årene 1976/79 var 288 ulykker.

Forts. fra side 17

trafikkregulering ville tvinge seg fram. Eierne burde ha forstått at dette ville føre til en nedgang i besøk og omsetning – slik at de store ombygninger og utvidelser som ble foretatt var en feilinvestering. Retten antok at en passende stor kafé, avpasset etter dagens besøk og omsetning, ville være fullt levedyktig.

Utkjøringen fra kaféen går over utmunningen av en privat veg. Retten var enig med staten i at en eventuell ekspropriasjon av rett til å kjøre over denne private veg er en privat sak for kaféinnehaverne, uten at disse har anledning til å kreve utgiftene dekket av staten.

Saken er som nevnt påanket til Høyesterett, og vi får se etter hvert hvordan det utvikler seg.

**KJØRETØY-
SKADER**

**SNØ-
BRØYTING**

**ERSTATNINGS-
KRAV**

Av Yngvar Pedersen

La meg med en gang si at med det antall kjøretøyer vegvesenet disponerer og med den aktivitet som disse utøver, vil det være utenfor menneskelig makt å hindre at det overhode skjer skader og uhell. På den annen side vil det ofte kunne bli svært store skader dersom våre kjøretøyer blir innblandet. Som kjent ferdes vi stort sett rundt i «tungvektere». Vi bør derfor i den grad det er mulig forsøke å hindre at slike uhell skjer. I allfall bør vi søke å hindre at vi ikke *selv* blir skyld i slike uhell.

Jeg vil spesielt peke på *rygge-skader* og skader p.g.a. *påkjørsler bakfra*.

Når det gjelder *rygging*, må dette etter trafikkreglens § 13 kun skje når føreren er sikker på at det ikke er noen hindring bak, og at ryggingen kan skje uten fare eller særlig ulempe for andre. Det er ikke alltid at dette blir overholdt, og vi har hatt tilfeller hvor parkerte biler er blitt pårygget. Dette burde være unødvendig. I verste fall går det an å gå ut av bilen og se om det er klart før rygging skjer.

Når det gjelder *påkjørsler bakfra*, sier trafikkreglens § 22 nr. 1 at føreren alltid skal ha fullt herredømme over kjøretøyet. Under enhver omstendighet skal han kunne stanse på tredjedelen av den frie

vegstreking som han har oversikt over.

Det nærmer seg nå *høst og vinter*, og særlig på *glatt føre* vil det være farlig med for kort avstand til forankjørende bil. Vi må alltid ha i tankene at bilen som kjører foran, plutselig kan bli nødt til å katastrofebremse. *Da* må vi ha såpass avstand til bilen foran at vi kan stanse uten å kjøre inn i den bakfra.

Vi må også ha klart for oss at våre lastebiler ikke er noen «lettvektere». De trenger lengre bremsestreking enn en lett personbil. Skader p.g.a. påkjørsler bakfra kan lett bli store, så her er det penger å spare ved å opptre forsiktig. *Snøbrøyting* kan også skape problemer både for sjåførene og andre vegfarende.

Det kan av og til være hensiktsmessig å brøyte på venstre side av kjørebanelen. Etter vegtrafikkloven er det anledning til dette – *men* – føreren skal i slike tilfeller være *særlig aktsom* og bl.a. sørge for at kjøretøyet gir varsel med godkjent lyd- eller lyssignal.

Brøyting på venstre side kan imidlertid være farlig, og det har vært medvirkende årsak til alvorlige ulykker. Statens vegvesen har derfor i sin brøyteinstruks satt *forbud* mot brøyting på venstre side med mindre det enten er sørget for en effektiv sperring av vegen

for alminnelig ferdsel eller at det er foretatt en nøye og betryggende varsling. Det er ikke nok å skilte. For at varslingen skal være betryggende, må det også vakthold til.

Brøytebilene må ha en viss hastighet for å få snøen unna. Under snøføyke og andre forhold med nedsatt sikt må en midlertidig redusere farten så langt det er forenelig med en forsvarlig brøyting. I alle tilfeller – også i rolig vær – er det en selvfølge at vi tar hensyn til møtende trafikk og fotgjengere.

Brøytebilene bør også med jevne mellomrom stanse for å slippe bakkenforliggende kjøretøyer forbi. Disse vil ellers kunne komme til å gjøre farefulle forsøk på forbikjøring der som de blir liggende for lenge bak. Slike forbikjøring bør vi i trafikksikkerhetens navn forsøke å unngå.

Likeledes må vi være spesielt forsiktige ved høvling og arbeider i *kurver og på uoversiktlige steder*. Her kan det være aktuelt med vakt-hold eller spesiell varsling, i verste fall eventuelt varseltrekant.

Når det gjelder kjøring med våre biler – så er det vel egentlig ikke annet å si enn: God tur – kjør forsiktig.

Det ser ut til at det går fint med *skademeldingsskjemaene*. Vi har det europeiske skjemaet hvor førstesiden fylles ut i felleskap av begge sjåførene ved sammenstøt. Jeg minner om at også det interne skademeldingsskjemaet skal fylles ut. Det skal alltid ligge i bilen.

TRAFIKKULYKKENE SKAL NED MED 50 %

Vestfold fylkes trafikksikkerhetsutvalg har på sitt seneste møte satt som en konkret målsetting å redusere antall trafikkuulykker i Vestfold med 50% i løpet av den kommende 10-års perioden. Som utgangspunkt er tatt ulykkestallet i 1978.

For at dette målet skal kunne nås, må alle berørte myndigheter og etater «bli med» på målsettingen, og at de sammen med trafikantene forener sine ressurser med dette målet for øye.



Påbudt verne- utstyr gir resultater

Av Karsten Gjersøe

Hvert år har vi i vegvesenet hatt skader i forbindelse med rydding av busker og kratt langs vegene våre.

Vi hadde nok hatt en alvorlig skade i år også hvis ikke vedkommende tjenestemann hadde brukt det påbudte verneutstyr ved bruk av motorsag.

Tilløpet til skaden skjedde i ferietiden da en tjenestemann ryddet busker og kratt med motorsag nesten i bunnen av en ca. 4 m høy skråning. Festet for høyre ben forsvant, og motorsagen, som gikk med fullt turtall, skjærte seg inn i venstre bukseben rett over kneet. Takket være vernebuksa ble ikke benet skadet. Verneinnlegget i buksa viklet seg inn i motorsagkjeden og stoppet denne raskt og effektivt.

Om vedkommende ikke hadde brukt vernebukse, kan en lett tenke seg hva som ville ha skjedd. Vedkommende var også alene i skråningen.

Det er ikke til å komme fra at vernebuksa er varmere og litt tyngre enn ei vanlig bukse, men vi må vurdere fordeler og ulemper og veie dem opp mot hverandre. Da er det nok helt klart at fordelene er mye større enn ulempene.

Vi får alle ta lærdom av denne hendelsen og for ettertiden bruke det verneutstyr som er påbudt.



Denne vernebuksa er det bare å bytte ut.

SIKKER VEG

ble navnet på meldingsbladet fra Vestfold fylkes Trafikksikkerhetsutvalg. Det var undervisningsinspektør Jonas Westerland ved Lillås skole i Horten som var personen bak forslaget.

Og så var det statstjenestemannen som gikk til bedriftslegen og klaget på at han var så slapp og trett og hadde mistet arbeidslysten. Men sa han til legen, kan du ikke si meg hva det feiler meg på norsk.

– Jo, det skal jeg si, sa legen, du er lat.

– Åh, kan du ikke si det på latin allikevel i tilfelle kona skulle spørre.

Aldersgrenser i Staten

av Tore Jacobsen

Ved kongelig resolusjon av 21. mars 1975 ble det oppnevnt et utvalg til å utrede spørsmålet om revisjon av aldersgrensene for medlemmer av Statens pensjonskasse.

Utvalget ble gitt følgende mandat:

1. om den alminnelige aldersgrense i staten bør settes ned fra 70 til 67 år.
2. om de gjeldende særaldersgrenser (lavere enn den alminnelige) nå er rimelig sett i forhold til de endringer som er skjedd i stillingenes arbeidsområder i de senere år.
3. om det bør fastsettes særaldersgrenser for andre stillinger.
4. om adgangen til å fratruke med alderspensjon inntil 3 år før aldersgrensen bør oppheves i forbindelse med en eventuell nedsettelse av den alminnelige aldersgrense og
5. om det bør foretas andre endringer i aldersgrensebestemmelsene.

Aldersgrenseutvalget avga sin innstilling til Sosialdepartementet 5. juli 1978.

Halvparten (3 medlemmer) av utvalget foreslår at den maksimale pensjonsalder settes til 67 år, mens

den laveste alminnelige pensjonsalder skal være 65 år.

Den andre halvpart mener den alminnelige pensjonsalder på 70 år bør opprettholdes, men med anledning til å gå av med alderspensjon etter fylte 65 år.

Utvalget foreslår videre særaldersgrense som går ut på en pensjoneringsperiode I, 60-63 år, og pensjoneringsperiode II, 62-65 år. Innenfor disse to perioder skal tjenestemannen fritt kunne velge det tidspunkt han ønsker å fratruke sin stilling for å gå av med pensjon.

Hva innebærer så forslagene for vegvesenets ansatte?

Vi har i dag følgende aldersgrenser i vegvesenet:

Overing/avd.ing. og ing.	68 år
Oppsynsmenn/veggestere	68 år
Vegarbeidere ute i driften	65 år
Inspektører/ing. i biltilsynet	68 år
Kontorpersonale	70 år
Vegsjef/driftssjef/plansjef	70 år

Vi kan fratruke 3 år før nevnte aldersgrenser hvis alder og tjenestetid utgjør minst 85 år.

De nye forslagene går bl.a. ut på at følgende stillingsgrupper plasseres i pensjoneringsperiode II (62-65 år): Alle stillinger i vegarbeidsdriften, alle stillinger innen oppsynstjenesten i vegvesenet samt alle tekniske stillinger innen biltilsynet. De øvrige ansatte ville kunne gå av i perioden 65-67 eller 65-70, avhengig av hvilket alternativ som vil bli vedtatt.

Adgangen til å fratruke 3 år før aldersgrensen vil etter det nye forslaget falle bort.

Hva det endelige resultat vil bli, vil tiden vise.

VEGCUPEN 1979 –

Rogaland vant igjen

Vegcupen er over for i år. Den ble ingen stor suksess for Vega. Etter en lovende åpning i Porsgrunn hvor de regionale rundene ble spilt, avanserte Vega til sluttspillet.

Akershus var arrangør av sluttspillet i år, og kampene ble lagt til Lillestrøm stadion. Seks lag møtte til sluttspillene. Disse ble inndelt i to grupper for innledende runder. Vinnere av gruppene ble finaleklare. Vi havnet i gruppe med Vegdirektoratet og Akershus. Vegdirektoratet møtte Akershus i den første kampen i vår gruppe. Denne kampen endte med klar seier til Vegdirektoratet. Så ble det Vega's tur.

Vi møtte Vegdirektoratet. Kampen begynte famlende og usikkert fra Vega's side. Vegdirektoratet som var «varme i trøya» etter kampen mot Akershus, dro nytte av dette og fikk overtaket. De presset, og dette resulterte i mål etter ca. 10 minutter av første omgang. Dette gjorde ikke Vega's spill sikrere, og ikke mange minuttene senere kom 2-0 til Vegdirektoratet. De fikk stå umarkert i vårt straffefelt og plassere ballen i mål.

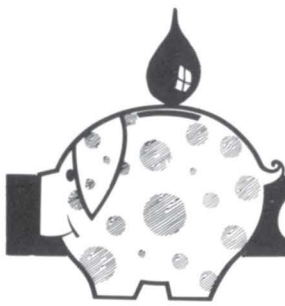
Etter denne kalddusjen kom Vega sterkere, og i 2. omgang ble vi mer med i spillet. En elegant forsering av Einar Hansen førte til redusering, og spenningen steg igjen. Men dessverre fikk vi ikke inn flere mål, og kampen endte



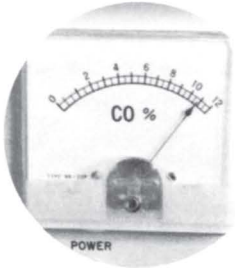
2-1 til Vegdirektoratet. De var da vinnere av vår gruppe. I finalen møtte Vegdirektoratet Rogaland, som hadde vunnet den andre gruppen. I finalen trakk Rogaland, nær sagt som vanlig, det lengste strået og vant 3-1.

På kvelden møttes spillere og supportere til bankett med premieutdeling, og Rogaland ble behørig hyllet.

E. A.



OLJESPARING



Blant de ting som er viktig for å spare olje er riktig justerte motorer. Vi ser her Kristian Pedersen justere inn forgasser for å få minimalt bensinforbruk og mindre gift i eksosen.



Som vi ser av måleren var CO % 11 før justeringen og 4 % etter justeringen. Dette var ikke et ekstremt tilfelle, men et vanlig.



Aktuell informasjon

Nye håndbøker fra Vedirektoratet

Nr. 009 – RUNDSKRIV

Oversikt over gjeldende rundskriv fra Vegdirektoratet (Limheftet i A4-format)
5. utgave – 1979

I utgave av rundskrivoversikten er det tatt med gjeldende rundskriv utgitt før 15. juli 1979. 28 rundskriv er blitt ugyldige siden da.

Nr. 014 – LABORATORIE- UNDERSØKELSER (Limheftet A4)

Statens vegvesens Laboratorieundersøkelser (tidl. Analyseforskrifter) utgis nå som håndbok i A-5-format.

Statens vegvesen går i Laboratorieundersøkelser over til SI-enheter og ISO-standard maskesikter fra 1/1-1979.

De fleste standardblanketter for Laboratorieundersøkelser er endret fra samme tid.

Visse deler av de tidl. Analyseforskriftene er flyttet til en ny håndbok, Feltundersøkelser, som skal utgis i 1979.

Nr. 064 – Nordisk beregnings- metode for VEGTRAFIKK- STØY (Limheftet A4)

Denne fellesnordiske beregningsmetoden for vegtrafikkstøy er utarbeidet av en prosjektgruppe under Nordisk Ministerråds embets-

mannskomiteé for miljøvernsspørsmål.

Den norske oversettelsen omfatter 2 deler fra den endelige rapporten. Del 1: Forenklet metode, og del 2: Komplette metode.

I mange tilfeller vil det være mest aktuelt å bruke den forenklete metoden. Denne er i håndboka presentert i en noe bearbejdet form, slik at den kan brukes uavhengig av den mer tidkrevende, komplette beregningsmetoden. Det vil være nødvendig å bruke den komplette beregningsmetoden når de geometriske forhold avviker mye fra de terrengsnitt som er gitt i den enkle metoden.



Nr. 063 – VEGTRAFIKKTELLINGER 1978 (Limheftet A4)

Publikasjonen omfatter resultatene fra de maskinelle og manuelle vegtrafikkteLLinger i 1978.

Det ble holdt manuelle tellinger i vel 500 punkt på riksvegnettet. Flere av punktene lå i vegkryss slik at trafikken ble registrert på 1.350 vegarmer. I 1978 hadde vi 54 maskinelle tellepunkt.

Trafikktall fra bompengebrauer/

Aktuell informasjon

-veger er også tatt med i denne publikasjonen.

Trafikktall fra ferjesamband på riks- og fylkesveger finnes i egen publikasjon «Ferjestatistikk 1978» (Vegdirektoratet 1979).

Nr. 022 – HÅNDBØKER

Oversikt over utgitte håndbøker og enkelte andre publikasjoner fra Vegdirektoratet – 4. utg. (Ny utgave 1979) (Ryggstiftet A4)

I denne 4. utgaven av oversikten er det tatt med de håndbøker som er kommet til siden forrige utgave og utelatt enkelte uaktuelle publikasjoner.

Bøkene er gruppert etter samme mønster som tidligere – men i tillegg er det laget et stikkordregister som vil gjøre det enda enklere å finne fram til de aktuelle emner.

Når det gjelder rapporter, meddelelser o.l., blir det utarbeidet egne oversikter. Spørsmål om disse kan rettes til de enkelte fagkontorer i Vegdirektoratet.

Nr. 010 – VEGEN I LANDSKAPET (Ryggstiftet A4)

Med de krav som stilles til teknisk standard, trafiksikkerhet og rasjonell transport er vegene blitt et dominerende byggverk i landskapet. Det er derfor nå mer enn tidligere nødvendig å understreke ansvaret for landskapet og den natur som berøres av veganlegget.

Denne publikasjon tar sikte på å

gi en innføring i den landskapsmessige vurdering av vegprosjektet. Formålet er å gi bakgrunnsstoff og anbefalinger ved planlegging og gjennomføring av nye prosjekter.

Nr. 057 – REGISTER LYSSIGNAL- ANLEGG (Ryggstiftet A5)

Den ansvarlige for drift og vedlikehold av trafikksignaler skal føre register over alle signalanlegg innen sitt område. Dette heftet viser *hva* et signalregister skal inneholde av informasjon.

Nr. 050 – «TRAFIKKAVVIKLING» – 1979 Trafikkskilt – Trafikk- signaler (Limheftet A5)

Boka er en del av vegnormalene, og er ajourført som normalene forelå pr. 1. januar 1979.

Det er foretatt visse mindre endringer i normalene. Dette gjelder først og fremst skiltgrupperingen og innføring av et nytt nummer-system.

Skiltreglene er for tiden under revisjon og vil bli endret i 1. halvår 1979. Dette vil medføre endringer i normalene, bl.a. vil det bli innført nye trafikkskilt.

En del av de nye skiltene er vist i normalene, men kan ikke tas i bruk før det er gitt nye skiltregler.



SALTUTSTYRET PÅ PLOSS

Av Jan Haugerød



Utstyret ble demonstrert på Ås vegsentral.

Enten vi vil det eller ei, nå skal det saltet også i Vestfold. Utstyret er kommet og mannskapene har fått den nødvendige innføring i bruken.

Det var i siste uke av september at det ble arrangert et lokalt kurs i bruk av salt og saltutstyr. Kurset ble arrangert i samarbeid med Vegdirektoratet.

Foruten orientering om bruken av salt og betydningen av riktig saltbruk, var det en grundig gjennomgåelse og demonstrasjon av det utstyret vi skal bruke når vinteren setter inn. Deltagerne fikk anledning til å aktivisere seg gjennom gruppearbeid og diskusjoner.

Nå er det bare å vente på at vi skal vise i praksis det vi har lært om riktig bruk av salt i vintervegvedlikeholdet.

I NESTE NUMMER

av Vestfolder'n vil vi ta opp salt-saken som hovedtema. I den forbindelse vil vi også høre synspunkter fra de ansatte. Bruk gjerne «Ordet fritt» spalten til dette.



NSB skulle skaffe grunn til en ny jernbanelinje. Så ble det nødvendig å ekspropriere halvparten av fjøset til en grunneier. Etter mange forhandlinger gikk han da med på det, men, sa han, «jeg vil bare si det at jeg stenger fjøsdøra kl. 21 så det blir ikke noe nattog.»

Personallyst

VI ØNSKER VELKOMMEN

Jorunn Hegna,
adm./øk.avd., vegkontoret
Torunn Andresen,
adm./øk.avd., vegkontoret
Trygve Larsen,
planavd. vegkontoret
Jan Rune Aardal,
anleggsavd., vegkontoret
Berit Veride,
vedlikeholdsavd., Ås vegsentral

VI TAKKER FOR GODT SAMARBEIDE

Svein G. Larsen,
planavd., vegkontoret
Erik A. Krane,
biltilynet



50 ÅR

Odd Almehagen, 10. oktober
Kåre Klausen, 23. desember

60 ÅR

Kittil Lien, 11. september
Jørgen Søgård, 18. september
Kåre Henry Eik, 14. oktober
Nils Rød, 9. desember
Birger Kjennerud, 12. desember
Leif Blomdal, 14. desember

65 ÅR

Ivar Langerud, 2. september
Simon Eilertsen, 3. september
Alf Ringdal, 12. oktober

PENSJONISTER

Leif Haugen, vedlikeholdsavd.
Ivar Langerud, vedlikeholdsavd.
Peder Wirgenes, anleggsavd.
Magnus Andersen, vedlikeh.avd.
Kristian Jahren, vedlikeh.avd.

STOFF TIL NESTE NUMMER

**må sendes
redaksjonen
innen**

**15. NOVEMBER
1979**

Syklist på høyre
veiskulder der det
ikke er sykkelvei
eller
sykkelbane.

Syklist på høyre
side, fotgjenger på
venstre - også på
gang/sykkelvei.

NYTT I TRAFIKKREGLENE for deg som sykler



Svingende trafikk
viker for syklister.

Syklister
viker for trafikk
på tvers.

Lys påbudd i
usikkert vær
eller mørke -
også for
syklister.

Riktig venstresving
der høyre kjørefelt
er forbeholdt sving
til høyre.

Syklister har vikeplikt fra
særskilt anlagt sykkelvei,
sykkelbane eller veiskulder,
også ved kryssing.

Syklister kan
kjøre forbi andre
kjøretøyer på
høyre side.

LYSKRYSS

- Kjør i ett hvis veien er fri.
- Stopp og vent om du må vike for noen.
- Vent på grønt lys i ny retning om nødvendig
- Syklister kan leie sykkelen ved vanskelige forhold.

Her viker syklister
for trafikk forfra
og bakfra.

Her viker
syklister for
trafikk fra
høyre.

Syking på fortau-
bare på fotgjengeres
premisser.

