

VEST- FOLDER'N

Nr. 1

1980





VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 1 – FEBRUAR

7. ÅRGANG

Redaktører:

Jan Haugerød
Erik Andersen
Hans Thv. Kittelsen

Red.sekr.:

Esther Vædvik

Redaksjonsråd:

Trygve Rognan
Frank Rød
Bjørn Skøie
Rolf Sommervik

Redaksjonens adresse:

Vegsjefen i Vestfold
Postboks 323
101 TØNSBERG

Opplag:

1000 eksemplarer

Sats og trykk:

Cicero a.s, Tønsberg

Forsidebildet:

Vrengen bru.

INNHOLD

Aksjon skoleveg	3
Ny Vrengen bru	4
Lov om likestilling	7
Saksbehandleropplæring	9
NITO-ingeniører streiker	10
Vegplan for Vestfold	11
Lågendalsvegen	14
Vegvesenets muntlige historie	17
VEGA-Sport	18
Erstatningskrav	19
Kurs- og opplærings- virksomheten	20
Forslagsordningen	22
Personalnytt	23

AKSJON SKOLEVEG 1979-80

I fjor startet et prosjekt som vi etter hvert skal få stifte nærmere bekjentskap med. Det er aksjon skoleveg 1979-80. Aksjonen er landsomfattende og er satt i gang av regjeringen for å bedre trafikksikkerheten på skolevegene og i barnas lekemiljø.

Elever, foreldre og lærere ved en rekke skoler over hele landet har allerede registrert problemer på barnas skoleveg, og har utformet forslag til trafikksikringstiltak på de farlige stedene.

Aksjonen skal resultere i kommunale tiltaksplaner. Kommunene, fylkene og vegkontorene har ansvar for planlegging, prioritering og gjennomføring av sikringstiltakene. For å støtte dette arbeidet tar regjeringen sikte på en sterkere økonomisk prioritering av tiltak for å trygge barnas skoleveger og lekemiljøer.

På landsbasis er det bevilget 20 millioner kroner. Vi må regne med at Vestfold vil få ca. 1 million av

dette. Videre har Vestfold fylke bevilget 1 million kroner. Pengene skal brukes til gjennomføring av tiltak på fylkes- og kommuneveger. Tiltak på riksveger er forutsatt dekket over riksvegbudsjettet.

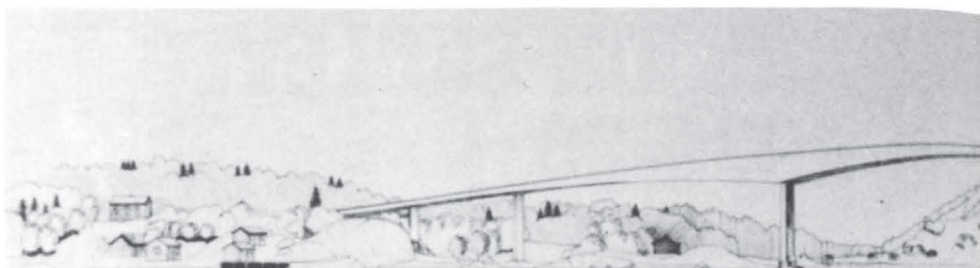
Og hvilke tiltak kan vi så vente skal bli gjennomført? Jo, det er regnet med tre forskjellige typer tiltak:

- 1. Straktiltak.** Dette er tiltak som kan iverksettes uten politisk behandling eller planlegging. Som eks. kan nevnes klipping av hekker, fjerning av trær, oppmerking av gangfelt m.v.
- 2. Kortsiktige tiltak.** Også her er det tale om tiltak som kan iverksettes uten noen omstendelig planprosess. Det er her tenkt på arbeider i forbindelse med kanalisering av vegkryss, humper, dumper og andre tiltak som ikke krever erverv av grunn.
- 3. Langsiktige tiltak.** Dette er tiltak som krever erverv av grunn og en mer detaljert planlegging som f.eks. bygging av gang/sykkelveger.

Tiltakene under pkt. 1 og 2 er forutsatt gjennomført i løpet av siste halvdel av 1980 og første del av 1981. Det er tiltakene under pkt. 2 de spesielle bevilgningene er forutsatt brukt til, og det er i siste instans trafikksikkerhetsut-

Forts. side 12





NY VRENGEN BRU

Tekst og foto: Jan Haugerød

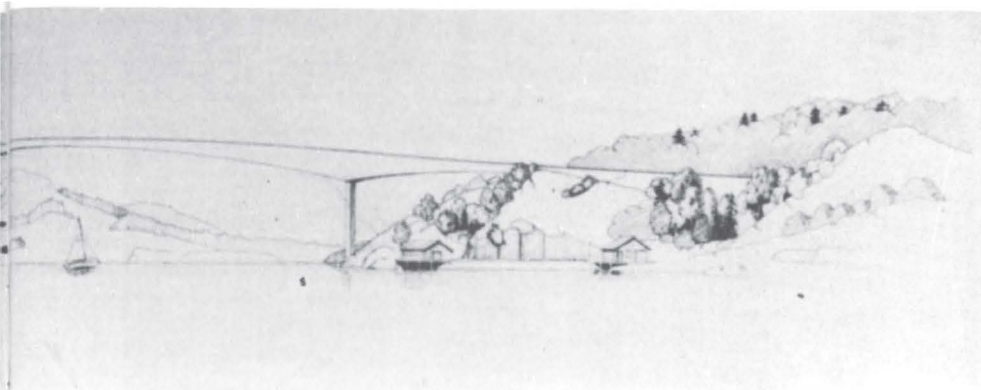
Byggingen av den nye Vrengen bru er nær forestående. En del forberedende arbeider har vi allerede utført, men selve bruarbeidet kommer i gang i vinter. Det er Oslo-firmaet Dybvig & Co. som skal bygge brua. Dette ble avgjort i Vegdirektoratet like før jul.

Den nye Vrengen bru blir Vestfolds største bruanlegg. Brua blir totalt 465 m lang, og hovedspennet blir 171 m. Brua blir bygd i spennbetong etter fritt-fram-byggemetoden, og anbudet lyder på 15,7 millioner kroner. Brua blir bygd etter interskandinaviske lastbestemmelser og med en total bredde på 10,8 m. Det blir 2 kjørebane på 3,5 m og separat gang/sykkelveg fysisk adskilt fra kjørebane. Fri seilerhøyde blir 28 m. Anlegget ventes ferdig i juni neste år.

De opprinnelige planer gikk ut på bygging av betongbru, men stålindustrien gjorde et framstøt for

bygging av bru i stål. Dette prosjektet var med helt til det siste, og det avgjørende for valget av betongbru var at stålalternativet ikke greide å konkurrere da finansdepartementet ikke fant å gå inn for søknaden om momsutgjevning. Momsdifferansen skyldes at betongbru utføres på stedet. Slike arbeider momsbelegges ikke. Derimot vil ei stålbru produsert i verkstedhall bli momsbelagt fordi denne betraktes som en vare levert til anlegget. Differansen ville i forbindelse med dette prosjektet utgjøre ca. 1 million kroner i disfavør til stålbru.

Den gamle brua er en av fylkets største flaskehals. Maksimalt akseltrykk er 6 tonn og brua er ikke tillatt trafikert med vogntog. Derfor har Tjøme kommune lenge vært sterkt engasjert i planene om bygging av ny bru. Forskjellige brualternativer har vært forelagt kommunen, men kommunen har hele tiden vært mest interessert i



betongbru. Det alternativet som til slutt ble valgt, var således det alternativ som lokalbefolkningen helst ville ha. De berørte parter har nå all grunn til å være fornøyde.

Bruarbeidene skal delvis finansieres ved hjelp av bompenger. Bompenggeordningen ble satt i gang 1. mars 1979 og ventes av-

viklet i 1982. Den delen av kostnadene som ikke blir dekket av bompenger, blir bevilget over statsvegbudsjettet.

Selve bruarbeidet er satt bort på entrepriser. De arbeider som vi skal utføre i egen regi er tilstøtende veg på begge sider og forarbeider for fundamentering. En del av

Forts. neste side

Det meste av sprengningsarbeidene på Nøtterøysiden er ferdig.



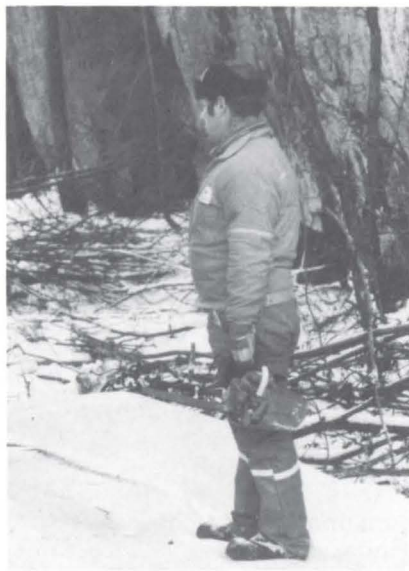


Bompengordningen er forutsatt å vare fram til 1982.

dette arbeidet ble gjort før jul, og det gjenstår nå tidlig i januar bare noen mindre arbeider før entreprenøren kan sette i gang.

Det er oppsynsmann Eivind Holtan som er daglig leder for vår del av arbeidet. Da Vestfolder'n besøkte anlegget, var bare en av våre anleggsfolk på stedet. Det var Ole Skjelland, han var i gang med å bygge anleggsveg fram til ett av stedene hvor det skal plasseres et fundament.

Oppsynsmann Holtan kunne fortelle at vi utover vinteren kommer til å holde driften i gang med 1-2 mann. Deretter vil vi kutte ut en tid og først ta den resterende del av arbeidet med tilstøtende veg når bruarbeidene nærmer seg slutten.



Ole Skjelland var den eneste av våre arbeidere på anlegget da vi var der.

LOV OM LIKESTILLING MELLOM KJØNNENE

Av Yngvar Pedersen

Lov om likestilling mellom kjønnene ble vedtatt 9. juni 1978, og den begynte å gjelde 15. mars 1979.

Hovedhensikten bak denne loven er å legge forholdene til rette slik at begge kjønn skal ha like muligheter både i arbeidsliv, samfunnsliv og i hjemmet. Bakgrunnen er at kvinnene i praksis ofte stiller svakere enn mennene, selv om de rettslig sett er likestilt på nær sagt alle områder. Likestillingsloven vil først og fremst få betydning for å bedre kvinnenes stilling, men det er selvsagt et siktemål også å legge forholdene til rette for at mennene skal ha samme muligheter som kvinnene, f.eks. i hjemmet og i tradisjonelle kvinneyrker. Vi kan eksempelvis tenke oss utviklingen de senere år med kvinnelige sveisere og mannlige sykepleiere.

Loven vil ikke kunne garantere likestilling, men den vil på litt sikt kunne endre holdningene i samfunnet og dermed fremme likestilling.

Loven gjelder på alle områder i samfunnet med unntak av såkalte «indre forhold» i religiøse trosamfunn. Den gjelder også i prinsippet for familielivet som en rettesnor for hvordan forholdene skal være. Likestillingsombudet og kla-

genemnda skal imidlertid ikke gripe inn dersom det foregår forskjellsbehandling her.

Hovedbestemmelsene står i lovens §3. Den sier at «forskjellsbehandling av kvinner og menn er ikke tillatt.» Med forskjellsbehandling menes *handlinger* som stiller kvinner og menn ulikt. Det rammes f.eks. ikke av loven dersom en mann sier at kvinner ikke egner seg som bussjåfører fordi de er så vinglete i trafikken. Men dersom en kvinne ikke ble *ansatt* som bussjåfører av den samme mannen (med samme begrunnelse), da kommer loven inn i bildet.

Søker en person et yrke som tidligere har vært forbeholdt det andre kjønn, kan vedkommende nå ikke avvises uten å ha fått prøvd seg, f.eks. en kvinne som søker arbeid som tommerhogger, en mann som søker arbeid som serveringshjelp på en kafé.

Dersom en stilling blir besatt fordi det er en mann eller en kvinne og ikke p.g.a *kvalifikasjoner*, så vil dette være i strid med likestillingsloven.

For å *fremme* likestilling kan det tas i bruk diskriminerende midler, f.eks. kvotering ved inntak på skoler hvor det er ønskelig med større innslag av det andre kjønn. Vi kan tenke oss husmorskoler med krav

Forts. neste side

om f.eks. 40% menn og styrmannsskoler med f.eks. 50% kvinner.

Ved *utlysning av stilling* er det forbudt å lyse den ut kun for det ene kjønn. Dersom stillingsbetegnelsen går på det ene kjønn, må det gå fram av utlysningen at begge kjønn kan søke.

Det kan imidlertid ikke gjøres slik som et cateringselskap gjorde. I en stillingsannonse ble det søkt etter flyvertinner. Det ble opplyst at stillingene kunne søkes av menn, men samtidig gjorde firmaet oppmerksom på at stillingsreglementet krevde skjørt eller kjole. Denne annonsen ble stoppet av likestillingsombudet.

En fabrikk i Buskerud søkte etter maskinoperatører «på husmorskiftet». Dette ble heller ikke god tatt.

Vi har en del stillinger med navn som går på det ene kjønn, f.eks. oppsynsmann, stuepike, oldfrue, koldjomfru, formann. Her må det etter loven gjøres oppmerksom på at begge kjønn kan søke.

Det skal være *lik lønn* for arbeid «*av lik verdi*». Dette betyr ikke at det skal være nøyaktig samme arbeid, men det må være naturlig å anse arbeidet likeverdig. Dette gjelder arbeid innen samme bedrift.

Foreningslivet kommer også inn under loven. En forening skal være åpen for begge kjønn på like vilkår når:

- medlemskapet er av betydning for det enkelte medlems yrkesmuligheter eller faglige utvikling, eller
- når foreningens formål i det vesentlige er å bidra til å løse



alminnelige samfunnsproblemer. Dette må vurderes både ut fra foreningens vedtekter og virksomheten den driver.

Foreninger som har til formål å fremme det ene kjønns yrkesmessige eller andre særinteresser er unntatt fra loven, f.eks. Barnefedrenes Forbund og de politiske partienes kvinneorganisasjoner.

Likestillingsloven slår også fast at det offentlige har et ansvar for å legge forholdene til rette for likestilling.

For å organisere dette er det bl.a. opprettet et *likestillingsråd* som generelt arbeider med likestillingssspørsmål.

Det er videre opprettet en stilling som *likestillingsombud*. Likestillingsombudet blir tilsatt i Statsråd for 6 år av gangen, og nåværende likestillingsombud er Eva Kolstad.

Likestillingsombudet skal i praksis sørge for at loven blir fulgt. Det kan ta opp saker på eget initiativ og skal også behandle klager som kommer inn. Dersom ombudet finner at loven er brutt, skal det forsøke å få den som har overtrådt loven til frivillig å rette seg etter den, f.eks. tilfellene med flyvertinnene og «husmorskiftet». Dersom det ikke nytter å løse saken på denne måten, kan saken bringes inn for *klagenemnda for likestilling*. Denne har 7 medlemmer, og den kan nedlegge forbud mot handlinger eller påby konkrete tiltak for å fremme prinsippet om likestilling.

I midre saker kan også likestillingsombudet fatte slike vedtak.

Det er ulovlig å bryte loven, men den som bryter loven blir ikke straffeansvarlig før likestillingsombudet eller klagenemnda har gitt et forbud eller et påbud, og han/hun setter seg ut over dette.

Den som overtrer et slikt vedtak, kan straffes med bot. Straffesak blir normalt bare reist når klagenemnda krever det. Dette er fordi nemnda skal ha styring med hvordan loven skal håndheves.

Vi har i vegvesenet fått kvinnelige «bilsakkyndige», for å bruke den gamle betegnelsen. Om vi om noen år får kvinnelige brøytkjørere og høvelførere får bare tiden vise. Det er klart at vi etter loven ikke uten videre kan la være å ansette en kvinne som søker arbeid som høvelfører.

Av plasshensyn har det ikke vært mulig å ta opp alle spørsmål som likestillingsloven reiser. Dersom noen ønsker ytterligere informasjon om denne loven, kan de gjerne henvende seg til forfatteren.

SAKSBEHANDLER- OPPLÆRING HØSTEN 1980

Av Anne Hov

Etter henvendelse fra Vegdirektoratet har en gruppe opplæringsfolk i Møre- og Trøndelagsregionen utarbeidet et saksbehandlerkurs for vegvesenet. Tiltaket tar sikte på opplæring i generell saksbehandling for alle grupper tilsatte ved vegkontorene og biltilsynet.

Det har allerede vært gjennomført et prøvekurs i regionen hvor kurset ble utarbeidet, med meget positiv kurskritikk.

Vestfold vil, sammen med Telemark og Buskerud, sette igang et saksbehandlerkurs høsten 1980. Ca. 6 personer fra hvert fylke vil få anledning til å delta på kurset av gangen. Opplæringen vil strekke seg over et tidsrom av 20 uker (5 mnd.), og veksler mellom internatsamlinger, gruppearbeid på kontoret og selvstudium i fritiden. Totalt vil det medgå 204 timer.

De regionvise internatsamlingene vil få en varighet av 1–3 dager hver 5. uke, ialt 4 samlinger. I tiden mellom hver samling vil deltakerne måtte arbeide ca. 3–4 timer pr. uke i arbeidstiden med gruppeoppgaver. Deltakerne må også regne med ca. 60 timer selvstudium på fritiden.

Vi vil komme nærmere tilbake med flere opplysninger når tiden for kursstart nærmer seg. Dette er ment som en foreløpig orientering.

NITO- INGENIØRER STREIKET

Av Jan Haugerød



Audun Nordbotten kortet tiden med å drikke kaffe.

Torsdag 6. desember streiket alle ingeniører ved vegkontoret som var organisert i Norges Ingeniørorganisasjon. Streiken var en sit-down-aksjon som varte i 2 timer.

Streiken var ment som en demonstrasjon overfor myndighetene mot den foreslåtte inntektsreguleringsloven. NITO mente at lovforslaget innebar en klar forskjellsbehandling og mistillit til alle

andre arbeidstakerorganisasjoner enn LO.

Til historien hører også at Vegdirektoratet ba om at det ble truffet foranstaltninger for 2 timers lønnstrekk for de streikende.

VEGPLAN FOR VESTFOLD

Av Erik Schüller

Forslaget til vegplan for Vestfold for periodene 1982-85 og 1986-89 er nå ferdigbehandlet i fylket og er oversendt Vegdirektoratet til videre behandling. Vegdirektoratet skal samordne planforslagene fra fylkene til en samlet langtidsplan for Statens vegvesen/revidert Norsk vegplan.

Det må bemerkes at det allerede er bebudet korreksjoner som vil medføre forskyvninger på lista, bl.a. standardheving på omkjøringsvegen i Holmestrand. Det kan også bli nedskjæringer m.h.t. investeringsrammer. Dette vil i første rekke få konsekvenser for tidspunktene for anleggsstart for flere

Forts. neste side

Forslaget til riksveginvesteringer i Vestfold i periodene 1982-85 er som følger (1979-priser):

Prioritet	Riksveg nr.	Strekning	Kostnad mill. kr.	Akkum. kostn.	Antatt anleggsstart	Merknad
0	E-18	Lokal løsning, Holmestrand	50	50)	1980	Disse prosjektene er regnet å være bundne.
0	305	Innfarten, Sandefjord	2	52)	i gang	
0	311	Hortensgt.-Vellebekken, Tbg.	5	57)	1981	
0	319	Svelvik	4	61)	i gang	
1	Div.	Sikkerhets- og miljøtiltak	54	115		Se spes. liste
	»	Busslommer og leskur	2	117		
	»	Mindre tiltak	10	127		
2	315	X E-18 - Ekeberg, Holmestr.	6	133	1982	Nytt riksvegprosjekt
3	-	Elvevn., Lv. - He.	10	143	1982	
4	310	Horten-Borre, Ho-Bo.	30	173	1982	Ramme ÷20% utgjør 197 mill. 20 mill. kr. i 1986-89.
5	306	Borre-Glenne, Bo.	2	175	1985	
6	303	Gokstadvn., Sandefjord	10	185	1984	
7	E-18	Fyllpå-Ekely, Sem	50	235	1983	
8	310	Strandpromenaden, Ho.	10	245	1985	10 mill. kr. i 1986-89. Ramme 247 mill. kr.
9	303	Farriseidet-Bødkerfjellet, Lv.	2	247	1985	
	303	Farriseidet-Bødkerfjellet	3	250		
	E-18	Fyllpå-Ekely	20	270		
	315	X E-18 - Ekeberg	10	280		
	Div.	Sikkerhets- og miljøtiltak	17	297		

av prosjektene, mens de laveste prioriterte prosjektene skyves ut i neste periode.

Vegkontorets foreløpige forslag til riksveginvesteringer i perioden 1986-89, slik det fremkommer etter

de endringer som er foretatt som følge av den politiske behandling av saken, er som følger (1979-priser). Forslaget er satt opp i uprioritert rekkefølge:

Riksveg	Strekning	Kostnad mill. kr.
E-18	Buskerud gr. – Hillestad – Snekkestad	34
E-18	Undrumshøy	10
E-18	Fyllpå – Ekely	20
E-18	Ekely – Klinestad	90
303	Farriseidet – Bødkerfjellet	10
303	Herregårdssletta – Torstrand torg	7
315	x E-18 – Ekeberg	10
Div.	Spesielle sikkerhets- og miljøtiltak	54
Div.	Busslommer og leskur	2
Div.	Mindre tiltak	10
Sum		247

AKSJON SKOLEVEG

Forts. fra side 3

valget i fylket som skal foreta den endelige prioritering. Tiltakene under pkt. 3 vil måtte inngå i det som skal dekkes gjennom de vanlige budsjettene og konkurrere med andre planer. Imidlertid er det i forbindelse med aksjonen forutsatt en sterkere prioritering av trafiksikkerhetstiltak på alle aktuelle budsjetter i åra framover.

Arbeidet med aksjon skoleveg vil komme til å stille store krav til oss i vegsektoren. Vi får ansvaret for gjennomføring av tiltakene som skal settes i verk på riks- og fylkesvegene. Aksjonen blir en stor utfordring, her må vi være innstilt på uvanlige løsninger og en elastisk tankegang. Det er også klart at aksjonen i en tid framover vil

Når det gjelder tidpunktene for anleggsstart for de enkelte sikkerhets- og miljøprosjektene, kan disse grovt sett finnes ved å dele prosjektrangeringslista (på neste side) i 4 like store investeringsmengder. Det må imidlertid bemerkes at det kan skje omprioriteringer underveis.



påføre oss et økt arbeidspress, men uten denne ekstrainsatsen vil ikke aksjonen kunne lykkes. Derfor må vi alle på vår arbeidsplass ta denne belastningen og gjøre det vi kan for at aksjonen skal bli vellykket. Vi vil komme tilbake med mer stoff om dette i Vestfolder'n etter hvert som aksjonen skrider framover.

Jan Haugerød

De spesielle sikkerhets- og miljøtiltakene i perioden 1982-85 er ført opp i egen liste i prioritert rekkefølge:

Vegnr.	HP	Sted/Strekning	Komm.	Type tiltak	Ull. Alle	1974-78 G/S	Kostn. mill. kr. (79-pris)
E-18	02	Holm	Sn.	G/S-veg, u-gang, kryssreg.	5	1	2,0
Rv. 301	02	Stavern-Grevle	Stv.	G/S-veg, avkj.reg.	5	2	1,5
Rv. 303	04/05	Åsly-Melsom skole	Sto.	G/S-veg	4	1	1,0
Rv. 307	01/02	Andebu sentrum	Ab.	G/S-veg, avkj.reg.	3	1	1,5
Rv. 308	04	Engås-Kjøpmannskjær	Nø.	G/S-veg, avkj.reg.	4	2	2,0
Rv. 303	02	Store Bergan-Båtstangv.	Sfj.	G/S-veg	4	1	0,9
Rv. 311	02	Kilen-Presterød	Sem	G/S-veg, avkj./kryssreg.	10	4	2,0
Rv. 301	05	Prinsensgt.	Lv.	Kryssreg. traf.san.	24	15	1,0
Rv. 308	04	Herstad skole-Borgheim	Nø.	G/S-veg	16	13	1,5
Rv. 303	02	Vannøyvn.-Båtstangvn.	Sfj.	G/S-veg, bru	12	5	2,0
Rv. 310	03/04	Horten sentr.-Trimvn.	Ho./Bo.	G/S-veg, kryssreg.	20	10	2,0
Rv. 315	02	Ekeberg-Gudem	Hs.	G/S-veg, kryssreg.	13	5	3,0
Rv. 308	06	Langviksv.-Tjøme kirke	Tjø.	G/S-veg	4	2	0,5
Rv. 303	03/04	Nilsesv.-Skårenvn.	Sfj.	G/S-veg, vegomlegging	16	2	3,5
E-18	12	Tassebekk-Klinestad	Sfj.	G/S-veg, avkj.reg.	50	4	5,0
E-18	06	Holmestrand-Mulvika	Vå.	G/S-veg	10	1	1,0
E-18	06	Snekkestad-Hellandsbk.	Vå.	Kryssreg.	16	1	1,0
E-18	01	v/Heimdal	Sn.	G/S-veg, u-gang, kryssreg.	1	0	1,5
Rv. 319	01	Nøsterudvn.-Seilerhytta	Sv.	G/S-veg, avkj.reg.	7	2	3,5
Rv. 308	02	Hjemseng-Bergan-Oterb.	Nø.	G/S-veg	8	2	3,0
Rv. 35	08	Sundbyfoss	Hof	Undergang, oml.kryss	5	2	1,0
Rv. 35	04/05	Bjørke-Åmot	Vå.	Kryssreg. avkj.reg., G/S-veg	7	1	1,0
Rv. 311	04	Brekke-Volden	Sem	G/S-veg	7	2	2,0
Rv. 303	01	Kryss Z-154-Tjødalyng	Tjl.	G/S-veg, regulering	4	1	0,5
Rv. 301	02/03	Grevle-Brekke	Br.	G/S-veg, avkj.reg.	8	2	1,5
Rv. 310	01/02	Falkensteinsvingen	Bo.	Vegutbedr., kryssreg.	4	0	2,0
E-18	08	Gulli S-Fyllpå	Sem	Lokalveg	7	1	3,0
E-18	14	Bommestad Z-169-Z-162	He.	Kryssreg. lokalveg	7	1	2,0
E-18	01	Lystadvn.-Gutu	Sn.	G/S-veg	2	1	0,3
E-18	01	Foss bru-Galleberg	Sn.	G/S-veg	1	0	0,3
Rv. 310	01	Kopstad-Nykirke	Bo.	G/S-veg, undergang	5	0	1,0
Marginalprosjekter 1982-85:							54,0
Rv. 310	05	Kjær-Lestestad	Sem	G/S-veg	2	1	1,0
Rv. 310	06	Rakkås-Tønberg grense	Sem	G/S-veg	14	2	2,0
Rv. 303	01	Heggdalsvn.-Grønneberg	Tjl.	G/S-veg, avkj.reg., undergang	3	0	1,0
Rv. 310	05	Borre herredshus	Bo.	Undergang	3	3	0,5
Rv. 318	01	Gunnestad-Folkets hus	Sn.	G/S-veg, avkj.reg.	4	3	2,0
E-18	02	Revå-Holm	Sn.	G/S-veg/samleveg	5	0	1,5
Rv. 310	01	Vikvn.-Falkensteinsvn.	Bo.	G/S-veg	4	2	2,0
Rv. 311	04	Volden-Feskjær	Sem	G/S-veg	7	0	2,5
Rv. 311	03	Jonborg-Brekke	Sem	G/S-veg	6	2	1,5
Rv. 35	10	v/Hof sentrum	Hof	G/S-veg, undergang	1	1	1,0
Rv. 304	02	Holm-Brattås-Kvelde	He.	G/S-veg	1	0	2,0
							17,0

LÅGENDALSVEGEN

Tekst og foto: Jan Haugerød

Anleggsarbeidene i Lågendalen kryper jevnt og sikkert nordover mot Buskerud grense. Like før jul ble trafikken satt på parsellen mellom Svarstad og Brufoss hvor det bare gjenstår asfaltering. Arbeidsstyrken er nå konsentrert på parsellen nord for Brufoss. Daglig leder for arbeidet er oppsynsmann Halvor Garvik. Han har fulgt anlegget helt fra det ble startet. Først med stikning, deretter som oppsynsmannsassistent og nå til slutt oppsynsmann. Vi kan vel trygt si at han kjenner anleggsvirksomheten i Lågendalen godt. Derfor har Vestfolder'n hatt en prat med ham for å høre hvordan arbeidet har artet seg.



Halvor Garvik er oppsynsmann og daglig leder for anlegget.

– Vi startet anlegget ved Lauvmoa i 1966.. Da var strekningen fra Bomestad til Lauvmoa utbedret for vedlikeholdsmidler. Bortsett fra et avbrett i midten av 70-årene har det vært kontinuerlig drift her i Lågendalen.

Arbeidet har vært interessant. Vi har hatt varierende terreng der hvor vegen går fram. Det er fjellskjæringer og store fyllinger om hverandre oppover i dalen, grunnforholdene har vært vekslende og vi har også hatt store bruarbeider.

– *Har dere hatt noen store problemer?*

– Nei, jeg vil ikke si det, men grunnforholdene har nok enkelte steder skapt vanskeligheter for oss. Ellers har det gått bra. Dette skyldes nok at vi bl.a. har hatt en stabil og rutinert arbeidsstokk. Flere av de som arbeider her, har fulgt anlegget i flere år, og 2 stykker har vært med helt siden vi startet ved Lauvmoa.

Det som har oppstått av vanskeligheter har vi diskutert på anleggsmøtene, og som regel har vi greid å løse disse spørsmålene her på plassen.

– Det må ha vært mange grunneiere som er blitt berørt, hvordan har dette gått?

– Forholdet til grunneierne har hele tiden vært bra. Det skyldes nok at vi har forsøkt å fortelle grunneierne hva som skal skje med veganlegget i god tid før vi har satt i gang nye arbeider av noe slag. Denne direkte kontakten tror jeg har vært av stor verdi.

– Det har nå gått ca. 14 år siden anlegget startet ved Lauvmoa, har det vært noen utvikling i arbeidsmetodene i løpet av denne tiden?

– Det har nok skjedd en utvikling i retning mot mer maskinelt arbeid. Våre arbeidere har etter hvert kommet langt mer over på kontrolloppgaver. Det er vel bare i

forbindelse med forskaling og boring med håndholdte bormaskiner det ikke har blitt noen forandring. I og med at maskinene mer og mer har overtatt, går det også mer penger enn tidligere. Men oppfølgingen er blitt langt bedre og vi vet til enhver tid hvor mye penger som er brukt, og hvordan vi ligger an i forhold til budsjettene.

– Dere har nylig åpnet en ny parsell.

– Ja, strekningen fra Svarstad fram til Brufoss ble åpnet før jul. Parsellen er 3950 m lang, og i forbindelse med anlegget ble det fra Svarstad og nordover bygd en gang-/sykkelveg på tilsammen

Forts. neste side

Her er Arthur Bukten i gang med finpussen på en av de mange jordskråningene.



1140 m. Totalt har denne parsellen kostet oss 19,8 millioner kroner. I dette beløpet ligger også kostnadene til Søndre Brufoss Bru. Det eneste som nå gjenstår på denne parsellen er asfaltering. Det vil bli utført til sommeren.

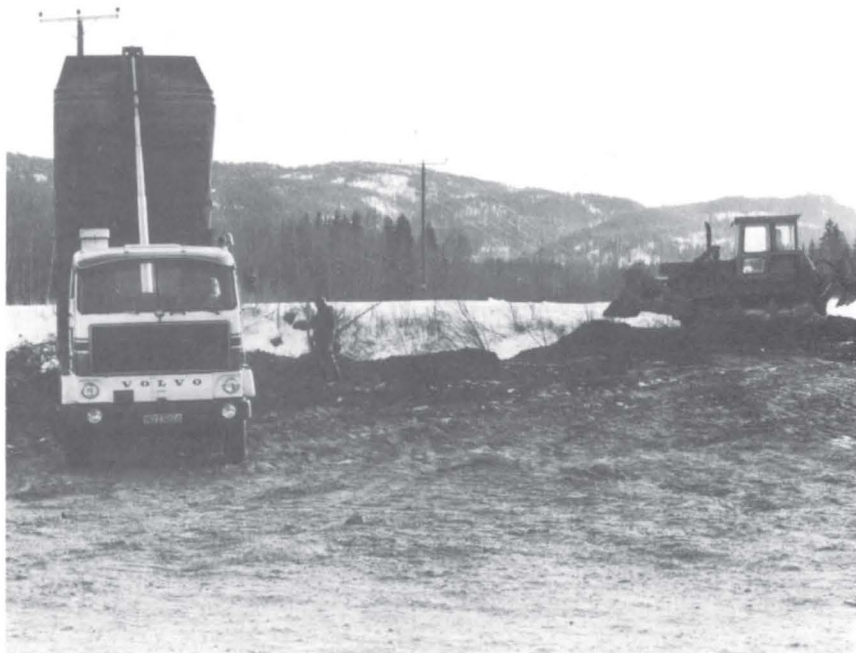
– Når kan vi regne med at Lågedalsvegen er ferdig opp til Buskerud grense?

– Det er ikke så lange strekningen som gjenstår, men det er vanskelig terreng med mye masseflytting i veglinja. Arbeidet vil nok ta tid, det avhenger også av hvor mye penger vi får. Etter planene regner vi med å være framme ved fylkesgrensen i 1982.

Arbeidsforholdene i Lågendalen har vært ideelle i vinter. Da vi besøkte anlegget, var det stor virksomhet på flere steder. Garvik kunne fortelle at vi har 11 anleggsarbeidere i gang. Videre er det 7 lastebiler, 3 bulldozere og 3 gravemaskiner. Grunnen til denne store maskinparken er at det er store mengder masser som skal flyttes. På den strekningen som det nå arbeides, blir det tilsammen 160.000 m³ overskuddsmasse. Dette er noe som gårdbrukerne i distriktet får nytte av. Flere steder er vi nå i gang med å fylle opp mindre daler slik at bondene får store sammenhengende jorder.

Terrengforholdene har vi tidligere vært inne på. Den største jordskjæringen blir like ved Brufoss.

Også bondene får nytte av anleggsvirksomheten. Overskuddsmassene blir brukt til oppfylling av daler og gir store sammenhengende jorder.




VEGVESENETS MUNTLIGE HISTORIE

Av Jan Haugerød

Historien om veg og vegvesen er en viktig del av norsk historie. Vår etat har betydd svært mye på mange ielter. Det finnes intet lokal-samfunn som ikke er berørt av vegvesenets virksomhet, økonomisk, sosialt og kulturelt. Denne historien er ennå ikke blitt viet nok oppmerksomhet.

Førstesekr. Kjell Hegdalstrand ved Hedmark Vegkontor har tatt initiativet til å samle denne historie. Hensikten med arbeidet er å ta vare på de erfaringer og den del av etatens historie som ligger i det vegfolk på forskjellige plan har opplevd. For å få dette til, blir det nødvendig å komme i kontakt med gamle vegfolk som kjenner virksomheten fra gammelt av. Hegdalstrand har tenkt at 5–10% av våre pensjonister bør intervjues. På denne måten skulle en få et godt gjennomsnitt av det som er skjedd i etaten i manns minne.

Hegdalstrand har allerede besøkt vegkontoret og lagt fram planene for det videre arbeidet. Opplegget går ut på at intervjuobjektene inndeles i 4 kategorier: Vegarbeidere, vegingeniører, oppsynsmenn og kontorfolk i vegvesenet. Det er utarbeidet et omfattende grunnlag for spørringen. Dette omfatter både samfunnsmessige og faglige forhold. *Forts. side 23*



Leif Kihle er den eneste av vegvesenets egne maskinkjørere som for øyeblikket er på anlegget.

Her skal det fjernes 54.000 m³ jordmasser. Arbeidene er i god gang, men vi må fortsatt regne med at det vil ta lang tid før alle massene er fjernet.

Lågendalsanlegget er ikke noe småanlegg. Fra Bommestad er det nå 44,7 km med fullgod veg. Denne strekningen har tilsammen kostet ca. 76 millioner kroner. Det blir nå spennende å se om hele strekningen fram til fylkesdelet kommer under 100 millioner kroner.

VEGA



HÅNDBALLJENTENE UTEN TAP I SERIEN

Håndballjentene fortsetter serien like fint som de begynte. Etter halvspilt serie lå de på toppen av tabellen med 10 poeng på 6 kamper. I 1980 fortsetter det like bra. Årets første og hittil eneste kamp endte også med seier. Kanskje det blir forstedivisjons håndball neste sesong?

TABELL PR. 31/12 1979:

Vega	6	4-2-0	34-13	10
Saba	6	3-3-0	30-18	9
Telstar I	6	4-1-1	14-12	9
Bikuben	6	2-1-3	15-11	5
Tb. Sp.bank	6	2-1-3	26-24	5
Norcontrol	6	2-0-4	21-30	4
Spreko	6	0-0-6	10-42	0

Vegas håndball-lag. Bak fra venstre: Turid Åsenden, Bente Paulsen, Norma Enes, Torill Gundersen, Sissel Andersen, Astrid Gunnerød. Foran fra venstre: Wenche Linnom, Randi Andersen, Mona Mikkelsen, Mona Karlsen.



OVERSIKT OVER ERSTATNINGSKRAV I 1979

Av Yngvar Pedersen

I 1979 sendte vi ut 25 erstatningskrav på til sammen kr. 67.250,-. Tilsvarende tall i 1978 var til sammenlikning 24 og kr. 54.840,-. Det høyeste kravet vi sendte ut i 1979 var på kr. 16.115,-, mens det laveste var på kr. 623,-. I dette er inkludert direkte utgifter til lønn, materiell og transport pluss 15% oppsyns- og administrasjonsutgifter. Erstatningskravene i 1979 gjaldt skader på skilt, rekkverk, gjerde, lyskryss, lysmaster samt kollisjon mellom kjøretøyer. Pr. 7/1 1980 er alle kravene, unntatt 2, på til sammen kr. 6.751,- betalt.

Samtidig mottok vi i 1979 24 erstatningskrav på til sammen kr. 492.165,- samt 3 uspesifiserte krav. Det høyeste var på kr. 400.000 og det laveste på kr. 180,-. Til sammenlikning mottok vi i 1978 44

RØLLESHAUENSÅKEN

Vi hadde en artikkel om denne saken i nr. 4/79. Saken er nå avgjort da Høyesteretts kjæremålsutvalg i kjennelse av 17. november 1979 enstemmig har funnet det klart at anken ikke vil føre fram. Den er derfor nektet fremmet for Høyesterett

Lagmannsrettens dom, hvor Staten fikk medhold på alle punkter, er da rettskraftig.

erstatningskrav på til sammen kr. 139.228,-. I tillegg til disse fikk vi i 1978 3 uspesifiserte erstatningskrav samt ett krav på årlige erstatninger.

Erstatningskravene i 1979 gjaldt bl.a. nekting av avkjørselstillatelse (kr. 400.000,-), kollisjoner, sprengningsskader, skader p.g.a. rystelser, frosne vannledninger p.g.a. anleggsarbeider, skader p.g.a. telehiv, avlingstap og skade p.g.a. løst trafikkskilt som veltet.

Av disse erstatningskravene ble 8 avvist, mens kravet på kr. 400.000,- er til behandling i Vegdirektoratet.

SALTBRUK PÅ E-18

Foruten vegkontoret har mange instanser på fylkesplanet tatt opp spørsmålet om bruk av salt på E-18 gjennom Vestfold. Saken ble brakt inn til Samferdselsdepartementet av fylkeskommunen i fjor høst. Spørsmålet om salting av E-18 i Vestfold ble også tatt opp i Stortinget av stortingsrepresentant Karen Sogn. Samferdselsminister Ronald Bye lovet den gang at departementet skulle avgjøre saken i nær framtid.

Departementets svar foreligger nå, og resultatet ble at E-18 skal saltet slik Vegdirektoratet tidligere har fastsatt.

KURS- OG OPPLÆRINGS- VIRKSOMHETEN

Av Anne Hov

Tiltak 1979

Lokal/regional opplæring

Vi har hatt ialt 8 arrangementer i 1979 på lokal eller regional basis, med ialt 242 deltakere. Vi kan nevne bl.a.:

- Intern trafikkisikkerhetsdag
- Opplæring om saltstrøing
- Regionalt kurs for regnskapspersonell

- Kurs i sprengningsteknikk
- Norsk kurs for ledere og saksbehandlere
- Opplæring om OU prosjektet
- Kurs i generell vegbygging
- Kurs i bruk av sand og salt i vintervedlikeholdet.

Sentrale kurs/konferanser

På kurs/konferanser som Vegdirektoratet arrangerte i fjor, var det 34 deltakere med fra Vestfold. Vi hadde med deltakere på 26 av Vegdirektoratets arrangementer. Det var 20 tekniske kurs og 6 for det merkantile personalet.

Eksterne kurs

I 1979 var det 54 deltakere med på 32 eksterne arrangementer, i det alt vesentlige tekniske kurs.

Demonstrasjon av slapseplog på Ås vegsentral i forbindelse med saltkurset.



Tiltak 1980 (Foreløpig oversikt)

Sentralt kurs for anleggsbestyrere og distriktsledere

I tiden 21. – 25. januar og 4. – 8. februar 1980 vil det bli holdt en ukes lederkurs for anleggsbestyrere og distriktsledere. Dette er et regionalt samarbeide mellom fylkene Rogaland, Aust- og Vest-Agder, Telemark, Buskerud og Vestfold. Fra Vestfold blir det 6 deltakere i hver av disse to ukene. Kurset holdes på Straand Turisthotell i Vrådal.

Kurs i driftsplanlegging/oppfølging for vedlikeholdet

Kurset arrangeres på Hotel Klubben i tiden 12. – 13. mars 1980, og er beregnet for vegmestere, oppsynsmenn/assistenter og ingeniører på vedlikeholdsavdelingen. Arrangementet holdes i arbeidstiden, og det vil bli brukt lokale foredragsholdere.

Regionalt kurs om skilting

I samarbeid med Vegdirektoratet og vegnormalkomiteéns sekretariat, vil det bli arrangert regionale kurs over 2 dager om nye skiltregler, skiltnormaler og bruken av disse.

Tidspunktet er ennå ikke fastsatt, men det blir på vårparten. Kurset vil være spesielt rettet mot personer som driver med skilting, i kommunens tekniske etater, i politiet og vegvesenet. Også biltilsynet, kjørelærere, konsulentfirma og medlemmer i lokale trafikk- eller trafikksikkerhetsutvalg vil kunne ha nytte av kurset.

Saksbehandleropplæring

På høsten vil det bli satt igang et saksbehandlerkurs for det tekniske/merkantile personalet. Opp-

læringen vil strekke seg over ca. 5 måneder, og veksler mellom internatsamlinger, gruppearbeid på arbeidsstedet og selvstudium.

Lokalt trafikkdirigeringskurs

Det arbeides for tiden med et opplegg for opplæring av personale som bør kunne trafikkdirigering. Kurset vil være beregnet på ansatte i driften og i biltilsynet.

I tillegg har vi Vegdirektoratets sentrale kurstilbud. Disse blir forelagt avdelingslederen, som i samarbeid med de ansatte tar ut aktuelle deltakere.

De eksterne kurstilbudene finnes det mange av. I første rekke benytter vi oss av Forbruker og Administrasjonsdepartementets (Fad) -kurs og NIF/NITO-kurs. (Norske Sivilingeniørers forening/Norges Ingeniørorganisasjons kursopplegg).

En av opplæringsutvalgets oppgaver for tiden er å formulere mandat og oppnevne arbeidsgrupper for vurdering av kompetansekravene, i første rekke for stillingsgruppene: maskinfører – oppsynsmann – anleggsbestyrer.

Senere vil også andre stillingsgrupper bli vurdert med tanke på å sette opp klare kompetansekrav for hver stilling.

Regionalt regnskapskurs

Sammen med vegkontorene i Hedmark, Oppland, Buskerud, Østfold, Telemark og Aust-Agder vil vi arrangere et regionalt kurs for regnskapspersonell. Kurset vil bli holdt på Strand Hotel, Gjøvik i tiden 15. til 17. april. Det vil bli 4-5 deltakere fra hvert fylke.

Opplæringsvirksomheten ved maskinavdelingen vil vi komme tilbake til i neste nr.

FORSLAGSORDNINGEN

Vegdirektoratet har gitt ut en oversikt over premierte forslag i 2. halvår 1979. Denne gang var det ingen fra Vestfold med. Betyr det at vi ikke har gjort noen forbedringer eller forenklinger i arbeidssituasjonen i det siste? Det har vi

sikkert gjort, men husk da på at slike ting premieres. Ikke nøl med å sende inn en beskrivelse av endringen eller forbedringen til Samarbeidsutvalget. I de fleste tilfeller blir det nå foretatt premiering lokalt, og det betyr at forslaget behandles raskere enn før. Vi gjengir her oversikten over premierte forslag i 2. halvår 1979.

Forslag	Forslagsstiller	Refr.nr.	Premie
KOMPLETTERING (7) Verktøy for opptrekk av skiltstolper	Kristoffer Heia Telemark	08-2	L 800,-
SKJEMAER (10) Oppfølgingsskjema for fotogrammetriske kartleggingsarbeider	Odd Sandvold Oppland	05-6	L 200,-
Egenmeldingsblankett for fravær	Willy Bakken Buskerud	06-4	L 200,-
ADM/RUTINER (11) Identitetskort	Willy Bakken Buskerud	06-3	L 200,-
Journalføring og oppfølging av analyseresultater ved asfaltprod.	Anne Berit Somby Buskerud	06-6	L 1000,-
MASKINER OG UTSTYR (500) Verktøy til demontering/montering av lastebildekk	Ove Hegna Buskerud	06-2	L 200,-
Forankring av borerigg	Viggo Ruud Akershus	02-1	1600,-
Klype til opptrekk av bor	Hans Kåsa Telemark	08-1	L 1200,-
Sliping av slitte borkroner	Reidar Bruvik Hordaland	12-29	L 1000,-
Forbedring av grunnborings-traktor	Olav Jensen og Knut Øren Buskerud	06-5	L 1500,- + 1500,-
Enboms borerigg	Jostein Grødem Rogaland	11-69	L 1500,-

Nærmere beskrivelse av forslagene kan fås ved henvendelse til SU sekretæren, Anne Hov.

VEGVESENETS . . .

Forts. fra side 17

For vårt vedkommende her i Vestfold er det vår tidligere plan-sjef Eilef Hellem som skal være kontaktmann og den ansvarlige for intervjuene. Har han allerede satt i gang forberedelsene. I første rekke blir det gruppen vegarbeidere han vil ta for seg. Selve intervjuarbeidet vil starte opp i løpet av vinteren, og han regner med å være ferdig til ferien.

Hellem vil ta kontakt med 12 av pensjonistene nå i første omgang. Disse er blitt tilskrevet. Men hvis det er andre, pensjonister eller ansatte, som har ting av historisk verdi å fortelle, må de ta kontakt med Hellem.

Gamle bilder

Hellem er også i gang med å bygge opp en lokal veghistorie av gamle bilder som har tilknytning til vegvesenet og vegvesenets drift. Slike ting finnes sikkert hos ansatte eller pensjonister i etaten. Vi oppfordrer med dette alle til å se etter i gamle fotosamlinger om de har noen slike bilder. I så fall vil det ha stor interesse om vegvesenet kan få utlånt bilder av den art til avfotografering. Ta derfor kontakt med Hellem eller gi beskjed til vegvesenets sentralbord telefon 033/13 120.

Personallytt

50 ÅR

Harald Wessel, 4. mars
Knut Anton Moe, 15. mars
Ivar Foss, 24. mars
Marta Askeland, 30. april

60 ÅR

Einar Jensen, 4. april
Rolf Bakken Andersen, 7. april

65 ÅR

Johan Sandmo, 26. mars

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

VI ØNSKER VELKOMMEN

Per Espen Alme, planavd.
Jan Ambjørnsen, biltilsynet
Larvik.
Anne Kristen Nilsen,
adm./øk.avd. vegkontoret

VI TAKKER FOR GODT SAMARBEIDE

Hanne Isaksen, adm./øk.avd.,
vegkontoret

PENSJONISTER

Helge Haug

STOFF TIL NESTE NUMMER

**må sendes redaksjonen
innen**

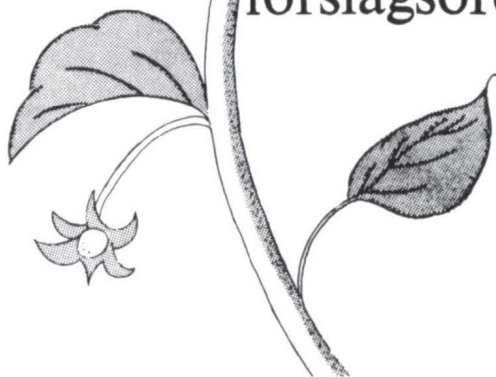
15. MARS 1980

har du
forslag til
større



TRIVSEL

bruk
forslagsordningen



Statens vegvesen
Samarbeidsutvalget