

---

# VEST- FOLDER'N

---

Nr. 4

1982

---





# VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 4 – AUGUST

8. ÅRGANG

Redaktører:  
Jan Haugerød  
Per Härter  
Tore Kavli

Redaksjonsråd:  
Arne E. Dahl  
Ørnulf Johannessen  
Reidar Jørgensen  
Olav E. Krogstad  
Haakon Møyland

Redaksjonens adresse:  
Vegsjefen i Vestfold  
Postboks 323  
3101 TØNSBERG

Opplag:  
1050 eksemplarer

Sats og trykk:  
Cicero a.s, Tønsberg

*Forsidebilde:  
Sommeridyll på norske  
veger.*

## INNHold:

En mer publikumsvennlig forvaltning . . . . .	1
Pensjonister på tur . . . . .	4
Sykkelpøven 1982 . . . . .	6
Ny form for oppmerking . . . . .	8
Trafikk på siste parsell på Rv. 8 . . . . .	9
Nå koster det 200 kroner . . . . .	11
Vegacupen 1982 . . . . .	11
Riksrevisjonen på plass . . . . .	12
Vernelederens spalte . . . . .	13
Hørselsundersøkelse i driften . . . . .	15
Hvor er dette? . . . . .	17
Nytt varslingsutstyr ved kortvarige vegarbeider . . . . .	18
Underkjøringshinder skal hindre ulykker . . . . .	20
Viltulykker . . . . .	21
Ulykkesituasjonen 1. halvår -82 . . . . .	23
Erstatningskrav i 1981 . . . . .	25
Lettere å fjerne maling . . . . .	26
Kompromissløsning . . . . .	28
Vegvesenet på utstilling på Klubben . . . . .	29
Endringer i kjøretøysforskriftene . . . . .	30
Personalnytt . . . . .	31

De forskjellige artiklene står for artikkelforfatterens regning, og gir nødvendigvis ikke uttrykk for vegvesenets holdning.

# En mer publikumsrettet forvaltning

Det offentlige må forbedre seg. Det har vist seg at først og fremst organiseringen av offentlig forvaltning skaper vansker og får folk til å føle avstand til det offentlige apparat.

Forbruker- og administrasjonsdepartementet er derfor i gang med å forberede en handlingsplan for en mer publikumsrettet forvaltning, og det er departementets ønske at alle offentlige etater skal være med.

Vi kan sikkert forbedre oss på mange felter. Publikums første møte med en enkelte virksomhet er viktig, og vårt ansikt utad danner ofte grunnlaget for den oppfatning den enkelte danner seg av virksomheten. Andre ting som også kan virke inn på publikums inntrykk av oss er hvor lang tid det tar for å få svar på en sak, og ikke minst vår måte å informere om lover og regler på når vi får henvendelser i form av telefoner eller folk rett og slett kommer innom kontoret.

Departementet har under utarbeidelse en handlingsplan som tar for seg en rekke sider ved forvaltningen, og peker på visse ting det vil være naturlig å ta for seg med tanke på å gjøre forvaltningen mer publikumsrettet. Handlingsplanen vil bli sendt ut i nær framtid.

Departementets utspill og handlingsplanen er viktige hjelpemidler i arbeidet med å gjøre forvaltningen mer publikumsrettet, men vi må ikke glemme at det hele står og faller med den enkelte ansatte. Det er vi ansatte innenfor hvert vårt spesialfelt som kan bidra til å gjøre forvaltningen mer publikumsrettet. Hvis vi alltid overfor publikum inntar en slik holdning som vi selv ønsker å bli mottatt med når vi henvender oss til andre, har vi kommet et langt skritt på veien mot en publikumsrettet forvaltning.

*Jan Haugerød.*

# PENSJONISTER PÅ TUR

*Tekst og foto: Jan Haugerød*



*På Lørdal camping overrasket velferdskomiteen med mineralvann og frukt.*

For første gang var det velferdskomiteen som sto for pensjonistturen, og for første gang ble samtlige pensjonister invitert. Allikevel var det ikke mer enn 29 pensjonister som var med. I tillegg var det med en del representanter fra fellesmøtet og velferdskomiteen.

Denne gangen hadde vi også egen sjåfør i det Erik Duvholt fra biltilsynet i Tønsberg kjørte oss trygt gjennom fylket med en av Farmanns busser.

Pensjonistturen gikk av stabelen 15. juni, og velferdskomiteen hadde passet på at været var det beste. Etter en runde med oppsamling av passasjerer

gikk turen opp Bispevegen mot glattkjøringsbanen i Hof. På veien tok vi en rask stopp ved Lørdal camping i Sundbyfoss, og velferdskomiteen overrasket med mineralvann og frukt.

På glattkjøringsbanen fikk vi se hvordan kjøringen og treningen foregikk innen de forskjellige øvelsene, og Duvholt orienterte kort om hvordan banen brukes. Besøket var interessant og flere av pensjonistene hadde gjerne tatt en tur på banen hvis de hadde hatt bilen med seg.

Turen gikk videre til Lågendalen. Her tok vi med anleggssjefen, Arne



*I år ble det nesten full buss da samtlige av våre pensjonister ble innbudt.*

Dahl, som orienterte om de siste arbeidene på Lågendalsvegen. Bussen fikk også kjøre den nye parsellen v/ Skjerven.

Kaffe og rundstykker ble fortært på Fosse kroa v/ Brufoss før turen gikk videre til Seierstad ved Larvik og pumpestasjonen for Vestfold Interkommunale Vannverk. Dette er hovedpumpestasjonen for vannforsyningen fra Farrisvannet til store deler av Vestfold. Omvisningen her var interessant og særlig det store kontrollpanelet med brytere og målere av forskjellige slag for fjernstyring av vannforsyningen til de forskjellige vannbasseng og mottakerstasjoner imponerte de fleste. Vi fikk også orientering om hva vannet gjennomgår av rensing og tilsetninger før det går videre til brukerne.

Siste stopp på turen var Holms kafeteria hvor en bedre middag ventet.

Etter maten takket vår pensjonistveteran, 89 år gamle Arnt Lien, velferdskomiteen for maten og et hyggelig og interessant arrangement.



# Sykkelpøven 1982



av Lars Øygard. Foto: Per Härter

Årets «Sykkelpøve» skulle vise seg å slå alle rekorder. For første gang var samtlige 21 kommuner representert. 75 skoler deltok med ca. 9.000 elever fra 4., 5. og 6. klassetrinn.

Som i fjor, foregikk de innledende runder med teoriøve og en praktisk øve ved den enkelte skole.

*Teoriøven* er nær knyttet til «pensum» for det enkelte klassetrinn, som den enkelte skole kjenner fra Veiledningshefte for trafikkoppløring, utgitt av Skoledirektøren og Statens vegvesen, biltilsynet i Vestfold.

*Praktisk øve:* I en ca. 5 km lang løype lagt langs skoleveg skal elevene dokumentere gode sykkelferdigheter og god adferd. I tillegg får samtlige elever kontrollert sine sykler før start.

Nytt av året var at ca. 50 lærere hadde deltatt i et frivillig kurs for bedre å kunne ta del i sykkelkontrollen. Biltilsynet stod for dette arrangementet i april måned.

*Distriktsfinalene.* Tirsdag 25. mai ble det avholdt distriktsfinaler i Horten/Holmestrand, Tønsberg, Sandefjord og Larvik. Her møttes vinnerne fra de

*Vinneren for 6. klasse, Atle Fredheim, Berg skole flankert av Unni Tveit, Berg skole til venstre (4. klasse) og Siri Pedersen, Hvasser skole (5. klasse).*





*Finalistene, Lepperød, Boie Søfteland (fra Vegdirektoratet) og Hauge (fra skole-  
direktøren).*

enkelte skoler til dyst. På forhånd hadde lokale arrangementskomiteer fra arrangørene: Skoleverket, Trygg Trafikk, Biltilsynet og Sparebanken Vestfold lagt det hele tilrette. 225 elever konkurrerte om retten til å representere sitt distrikt ved fylkesfinalen ved Framnes skole i Sandefjord.

*Fylkesfinalen.* 1. juni var møtedatoen for de 12 finalistene, 5 jenter og 7 gutter. Utkantskolene hadde på forhånd gjort det skarpest, her var bl.a. elever fra Tjøme, Kirkevoll, Kodal og Brunlanes. Trafikkdirrektør Søfteland kom ens ærend fra hovedstaden for å kaste en ekstra glans på konkurransen.

Deltagerne viste en imponerende trafikal ferdighet. For å yte de størst mulig rettferdighet besto postmannskapene langs løypa av personer som til daglig et sterkt involvert i trafikkadferd og trafikkopplæring. Et spesialpo-

eng er at beste jente og beste gutt i 6. klasse vil representere Vestfold i landsfinalen i Skien 10. september i år. I år var det Atle Fredheim, Berg skole og Gry Cecilie Winter, Nanset skole som blir våre representanter. De to siste årene har våre representanter vært så ubeskjedne at de har vunnet norgesmesterskapet.

*Nivået* på elevenes ferdigheter var i år bedre enn noen gang tidligere. Sykkelen er gjennomgående av en bedre standard. Dette var noen av hovedsynspunktene som kom fram på oppsummeringsmøtet etter at Sykkelpøven 1982 var vel i havn.

Vi ser allerede fram til neste års prøve og håper på at dette tiltaket fortsatt vil være et fint supplement i den trafikkopplæring som drives ved den enkelte skole.

# NY FORM FOR OPPMERKING

*Tekst og foto: Jan Haugerød*



*Nå har vi også fått fartsgrense malt på vegbanen, men foreløpig er det hele på eksperimentstadiet.*

**Trafikantene på Hortensveien mellom Byporten og Syrbekk-krysset kan nå registrere en ny måte å merke vegbanen på. Det store hvitmalte 60-tallet i kjørebanelen kan det ikke være mulig å overse. Vi har spurt avd.ing. Per Espen Alme på trafikkseksjonen hva hensikten med en slik oppmerking er.**

Dette er et eksperiment, og hensikten med oppmerkingen er å få trafikantene til å holde hastigheten nede på lovlig nivå i denne 60 km/t sonen. På ste-

det har det tidligere vært 80 sone, men hastighetsnivået er satt ned for å sikre trafikantene i fotgjengerfeltet hvor skolebarna fra Eik som går på Kjelle ungdomskole må krysse rv. 310.

Vegvesenet har gjennomført en del radarmålinger på stedet før oppmerkingen ble foretatt. Senere skal det måles på nytt, og resultatene blir sammenlignet for å se om oppmerkingen har gitt noen effekt på hastighetsnivået.

Det er første gang vi prøver noe slikt

*Forts. side 22*



# Trafikk på siste parsell på Rv. 8

## Lågendalsveien fullført etter 7 års anleggstid

av Per Härter

Onsdag 7. juli kl. 10.00 kunne vegsjefen foreta den offisielle åpningen av den siste parsellen på Rv. 8 gjennom Lågendalen.

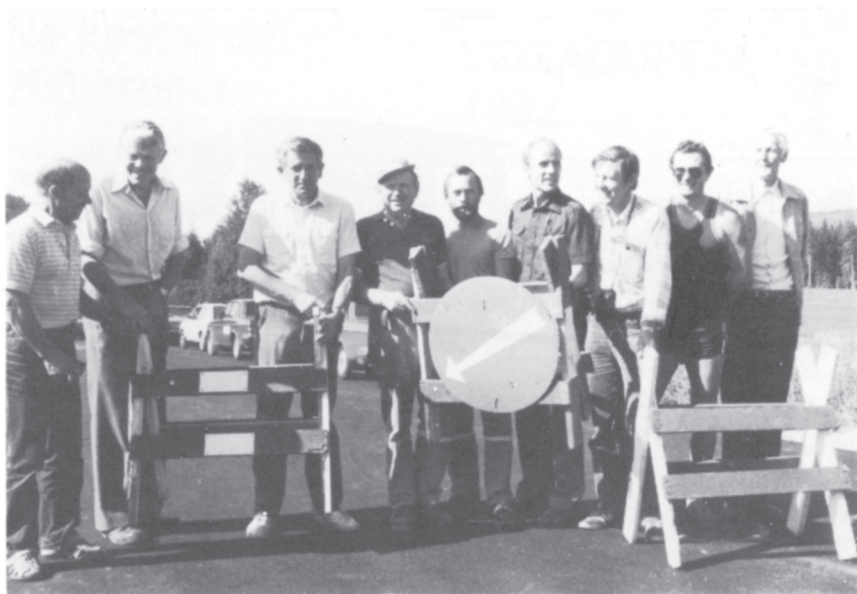
Vegsjefen kom i sin tale med endel betraktninger rundt denne siste parsellen. Han sa bl.a. at han på vegne av E18 nesten var misunnelig på den standarden Rv. 8 har fått oppå gjennom en vakker dal. Med andre ord en trygg og god vei for bilistene.

Han benyttet også anledningen til å

takke for det gode samarbeidet som er etablert mellom Lardal kommune og vegvesenet. Tidligere ordfører Nefton Melås har vært nøkkelperson i dette samarbeidet. Før vegsjefen foretok den symbolske handling å åpne parsellen for trafikk, d.v.s. flytte sperrebukken som stod midt i vegen, takket han våre egne folk for godt utført jobb.

Opprustningen av Lågendalsvegen har vært en langvarig jobb som tilsammen har tatt ca. 20 år, og krevet i alt

*Vegsjefen ba om hjelp til åpningen og fikk det av fra venstre Rolf Sommervik, Arne E. Dahl, Halvor Garvik, Georg Kirkevold, Tor Hansen, Johan Lepperød, Karl Høiland, Nils B. Rasmussen og Eivind Li.*





*Halvor Garvik og Eivind Li i samtale med Johanne Seljerven, nabo til anlegget, som har fulgt med i framdriften på sine daglige lufteturer med hunden.*

*Her er første bil på veg syddover den nyåpnede parsellen.*



92,6 mill. På de enkelte parsellene for-  
deler dette seg på følgende måte:  
Bommestad-Steinsholt: 23,9 mill. kr.  
(29,8 km)  
Steinsholt-Svarstad: 29,2 mill. kr.  
(12,2 km)  
Svarstad-Buskerud grense:  
(8,3 km) 39,5 mill. kr.

Om vi ser litt mer på tallenes tale viser  
det seg at det fra Steinshold til Buske-  
rud grense er gravet ut ca. 580.000 m<sup>3</sup>  
stein. Overskuddsmassene er ved  
godt samarbeid med grunneiere be-  
nyttet til jordplanering og en del mål er  
på denne måte blitt mer lettrevet.

Vi har hatt en trofast stab til dette  
anlegget bestående av vegarbeiderne  
Artur Bukten, Hjalmar Hvaal og Trond  
Bårdnes. Kostnadsoppfølging har Ei-  
vind Lie drevet med. I ledelsen finner  
vi overing. Arne Dahl, avd.ing. Karl  
Høiland og oppsynsmann Halvor Gar-  
vik. Alle disse ha så vidt vites fulgt an-  
legget fra Steinsholt, d.v.s. ca. 7 år.

Oppsynsmannsassistent Niels A.  
Rasmussen som har vært ved anleg-  
get de siste 1 1/2 år, har stått for stik-  
kingen.

Vestfolder'n gratulerer med vel ut-  
ført jobb.

## Nå koster det 200 kroner

Fra 1. juli ble det dyrere å parkere feil.  
Tidligere kostet det 150 kroner, men  
nå er parkeringsgebyret steget til 200  
kroner.

Det er Samferdselsdepartementet  
som har fastsatt de nye gebyrsatsene,  
som gjelder for hele landet, unntatt i  
Oslo kommune hvor gebyret er høy-  
ere.

Feilparkering betyr ikke at man hav-  
ner i politiets bøker. Parkeringsover-  
treddelser ble avkriminalisert for flere år  
siden.

Hvis man ikke mener det er grunn-  
lag for gebyret, må man si fra til politiet  
senest fjorten dager etter den påståtte  
feilparkering.

## VEGACUPEN 1982



Den innledende turnering i årets veg-  
cup i fotball ble i år arrangert av Bu-  
skerud. På grunn av at både Hedmark  
og Hordaland ikke kunne stille lag, ble  
det kun en kamp i turneringen.

I kampen mot vertslaget Buskerud  
vant vi 4-0, og dermed var vi klare for  
sluttspillet.

Sluttspillet i årets vegcup blir spilt i  
Steinkjer med Nord Trøndelag som ar-  
rangør, og da må vel resultatet bli som  
det ble forrige gang vegcupen ble spilt  
der oppe. Da vant Vestfold etter en  
spennende finale. Kampene går 28.  
august.

# Riksrevisjonen på plass

av Jan Haugerød

Riksrevisjonen har fått sin stedlige representant hos oss. Det er Petter Noreng. Han er Oslogutt, men har gjort Vestfolding av seg i det han bor i Horten. Derfor passet det utmerket å få stillingen som stedlig revisor ved Vestfold vegkontor. Litt reisevirksomhet vil det bli i jobben da han også skal ha vegvesenet i Buskerud som arbeidsfelt.

Noreng er 28 år og utdannet som siviløkonom. Han var ferdig med sin utdannelse i fjor, og arbeidet en tid ved Riksrevisjonen i Oslo før han fikk stillingen som stedlig revisor ved vegvesenet i Vestfold og Buskerud.

For dem som ikke kjenner til hva Riksrevisjonen står for, kan det kort sies at Riksrevisjonen er Stortingets kontrollorgan overfor forvaltningen. Med andre ord Riksrevisjonen er direkte underlagt Stortinget, og det er Stortinget som velger Riksrevisorkollegiet som består av 5 personer med formannen i heldagsstilling. Valgene skjer for 4 år og skjer 1. juli året etter et Stortingsvalg. I Riksrevisjonen er det i dag ansatt ca. 400 tjenestemenn. De fleste har sin arbeidsplass i Oslo, men en del er spredd over hele landet som stedlige revisorer.

Hensikten med å plassere stedlige revisorer ute i de forskjellige etatene er for å få en bedre kontakt med de etatene som revideres. Noreng sier at stillingen blir selvstendige da revisorene selv legger opp arbeidet ute i etatene etter en plan som de får godkjent.



*Petter Noreng er Riksrevisjonens stedlige representant på vegkontoret hos oss.*

Revisjonsarbeidet vil i stor grad bestå i regnskapsteknisk revisjon som kontroll av at kassejournal er ført riktig, at anvisning og attestasjon er i orden og at utgiftene er ført på riktig kost-

*Forts. side 31*

# VERNELEDERENS SPALTE



## Vibrasjonsvennlige håndholdte bormaskiner

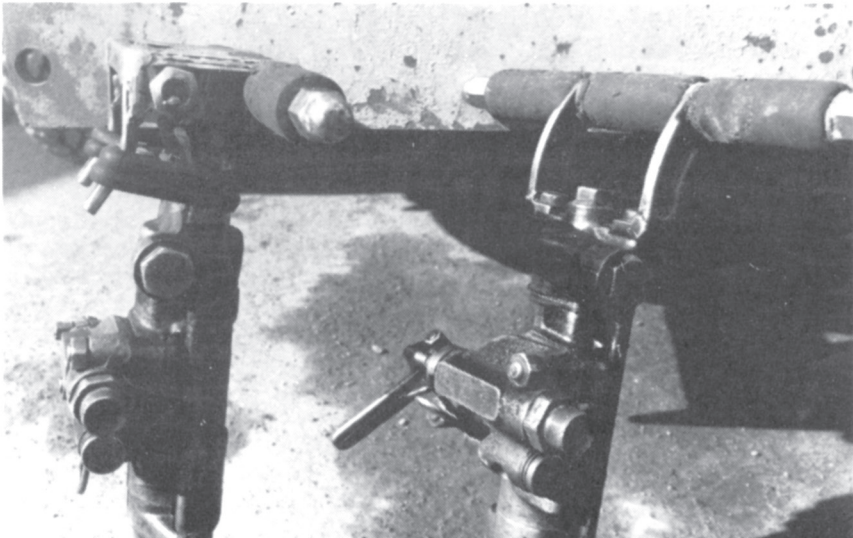
Det er vel kjent for alle som har brukt den vanlige håndholdte bormaskinen at den er lite brukervennlig når både når det gjelder vibrasjon og støy.

For å bedre på vibrasjonen, har en tjenestemann ved Arbeidstilsynet i Larvik bygd om håndtaket slik at dette

er fjærbelastet med en grov gummistrikk (rørpakning). Vibrasjonen som overføres til armer og skuldre blir vesentlig mindre ved ansetting av boret og det er fortsatt mulig å henge borldod på håndtaket.

Vi har hatt 2 slike bormaskiner i drift en stund, og brukerne er godt fornøyd med disse. Vi skal sørge for at flere får prøvd bormaskinene i løpet av høsten, og skulle det være noen som har spesielt ønske om å få prøve dem, er det bare å ta kontakt med vernelederen så skal nok det ordnes.

Borhammeren til venstre er bygd om og fjærbelastet med grov gummistrikk. Patenten virker svært godt, og vibrasjonene som overføres til armer og skuldre blir vesentlig mindre enn fra en alminnelig borhammer.



## Skade skjedd ved håndtering av kumlokk

Arbeidsmiljøutvalget behandlet i sitt møte 17. juni en skademelding i forbindelse med skade oppstått ved inspeksjon av en kum. Tjenestemannen som utførte arbeidet, fikk hånden i klem mellom lokk og kum da han skulle legge lokket på plass igjen.

AMU henstilte til vedlikeholdet å se om det er mulig å få laget noen kroker for å løfte de gamle kumlokkene som ikke har innstøpt håndtak.

Nå har det kommet en bemerkning til dette fra et vedlikeholdsområdet om at det fortsatt blir innkjøpt kumlokk som ikke har innstøpte håndtak. Dette er meget beklagelig da faren for klem-skader er mye større når håndtak ikke er montert.

Hypptigheten for inspeksjon av kum-mene er nå oftere enn før, så det må derfor være en gylden regel at alle nye kumlokk med eller uten rist SKAL ha håndtak innstøpt.



*Odd M. Andersen viser lokk med fore-skrevet innstøpt håndtak.*

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



# HØRSELSUNDERSØKELSE I DRIFTEN

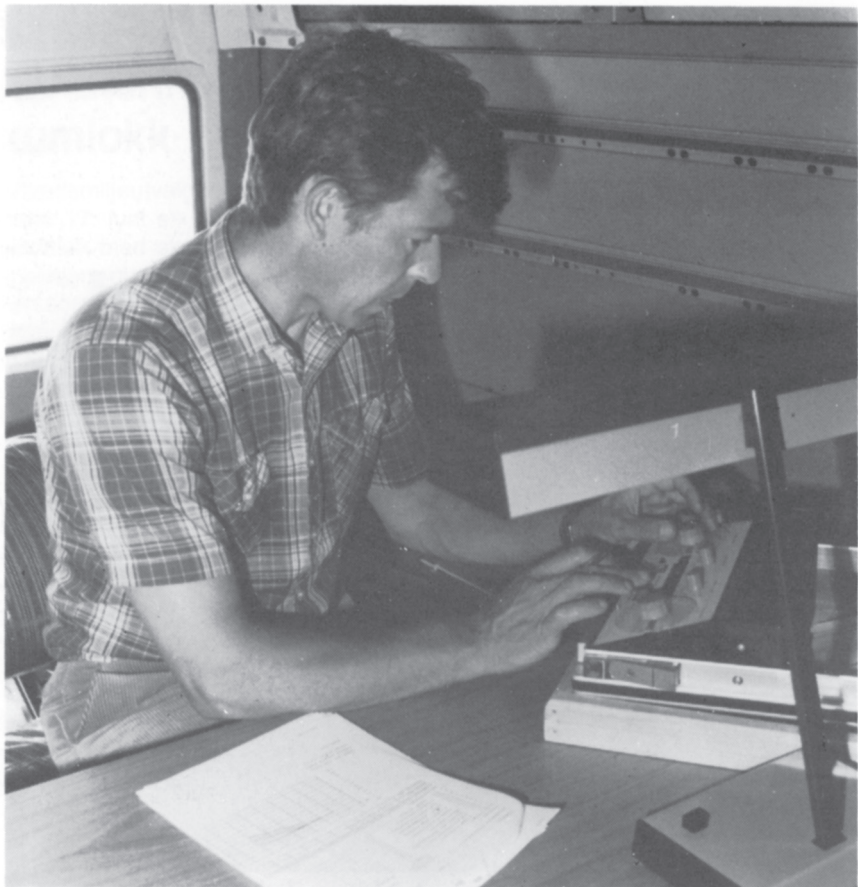
*Tekst og foto: Jan Haugerød*



*Johannes Vågen, Holmestrandsanlegget sitter her i «boksen» klar for test av hørselen.*

**I løpet av forsommeren har det vært foretatt hørselsundersøkelse på alle våre ansatte i driften. Undersøkelsen er satt i gang av Vegdirektoratet og bedriftsoverlegen. Hensikten er å kartlegge hørselskader og ved hjelp av dette lokalisere de arbeidsplasser som er mest utsatt. Undersøkelsen er i tråd med det opplegget Arbeidstilsynet legger opp til i samband med gjennomføringen av de nye støvforskriftene.**

På våre arbeidsplasser i vegvesenet er det mange støykilder. De mest omfattende har vi i vegarbeidsdriften og verkstedsdriften. Det kan være støy fra maskiner, knuseverk, borerigger, bormaskiner, ventilasjonsvifter m.v. Selv om vi skal bruke hørselvern, kan det oppstå hørselskader. Undersøkelsen som nå er blitt foretatt omfattet derfor alle ansatte i driften. Senere vil de tilfellene som nå blir registrert som yrkesmessige hørselskader gjennom-



*Verneleder Karsten Gjersøe betjener audiometeret.*

gå ny undersøkelse hvert år. Når vi får fram et godt nok vurderingsmateriale, vil det også bli vurdert nærmere hvilke tiltak som må settes i gang for å minske slike skader.

Undersøkelsen blir foretatt med en spesialinnredet bil. Bilen er skaffet til veie gjennom Akershus vegvesen. Bilen leies ut til de forskjellige fylkene etter hvert som undersøkelsen gjennomføres. Det er tatt sikte på at samtlige fylker skal ha gjennomført undersøkelsen i løpet av neste sommer. Bilen er en Volkswagen LT 450 som er ut-

styrt med de nødvendige hjelpemidler som trengs for en hørselsundersøkelse. Det er et audiometer eller mer folkelig sagt et apparat som gir forskjellige lyder etter hvilken frekvens det stilles inn på. Videre er det et lydett rom (på fagspråket audiometrirom) som er utstyrt med øretelefoner.

Det er de enkelte fylkene som selv betjener utstyret og står for gjennomføringen av undersøkelsen. Hos oss er det verneleder Karsten Gjersøe og avd.ing. Johan Isachsen på tekn. rasj. som har stått for opplegget.



# HVOR ER DETTE?



Til tross for strålende ferievær og en vanskelig oppgave, var det noen som sendte inn svar på oppgaven i forrige nummer. Kanskje de løste oppgaven på veg til ferieparadiset Tjøme? I alle fall var bildet fra rv. 308 ved Kjøpmannskjær på Nøtterøy.

Den heldige vinner ble Wenche Linnom på vegkontoret, vi gratulerer. Konfekten er sendt.

Vi har en ny oppgave på lager, hvor er så dette? Send løsningen inn til vegkontoret v/ Jan Haugerød innen 1. oktober og merk konvolutten med «Hvor er dette?»

# Bruk bilbeltet

# NYTT VARSLINGSUTSTYR VED KORTVARIGE VEGARBEIDER

*Tekst og foto: Jan Haugerød*



*Skilttilhengeren skal normalt være festet til bilen, og den er blitt et viktig hjelpemiddel ved kortvarige arbeider som her ved rensking av kratt foran vegskilt.*



*Den del av hengeren hvor skiltene er montert, kan felles ned ved transport. Med et enkelt håndgrep kan denne delen vippes opp og låses. Her er Kristen Kristensen i vedlikeholdsomr. 3 i ferd med å klargjøre hengeren.*

I den senere tid er det kjøpt inn noen tilhengere påmontert forskjellig varslingsutstyr for vegarbeider. Den delen av hengeren hvor skiltene er påmontert er nedfellbar og hengeren blir derfor lett å frakte med seg til det sted den skal brukes. Hengeren er utstyrt med tilhengerfeste slik at den kan trekkes av både person/varebil og lastebil.

Samtlige vedlikeholdsområder har nå slike hengere, og etter de opplysninger Vestfolder'n har fått, har skilttilhengerene forenklet arbeidsskiltingen ved bevegelige og kortvarige vegarbeider. Det må imidlertid påpekes at disse innretningene ikke kan eller skal erstatte vegarbeidsskiltingen ved permanente vegarbeider.

Foruten at vi selv bruker hengerene blir de i en viss utstrekning lånt ut til andre etater som skal utføre mindre

arbeider på vegen. F.eks. i retningslinjene for televerket er det tatt inn at denne hengeren kan brukes ved kortvarige arbeider.

Dette er en rimelig og god løsning. Prisen pr. henger ligger på ca. 14.000 kroner. Et annet viktig moment er at trafikantene vil møte en mer ensartet skilting enn tidligere, og man unngår at det står oppe arbeidsskilting etter at arbeidene er avsluttet da hengeren ved bruk normalt skal være festet til bilen.

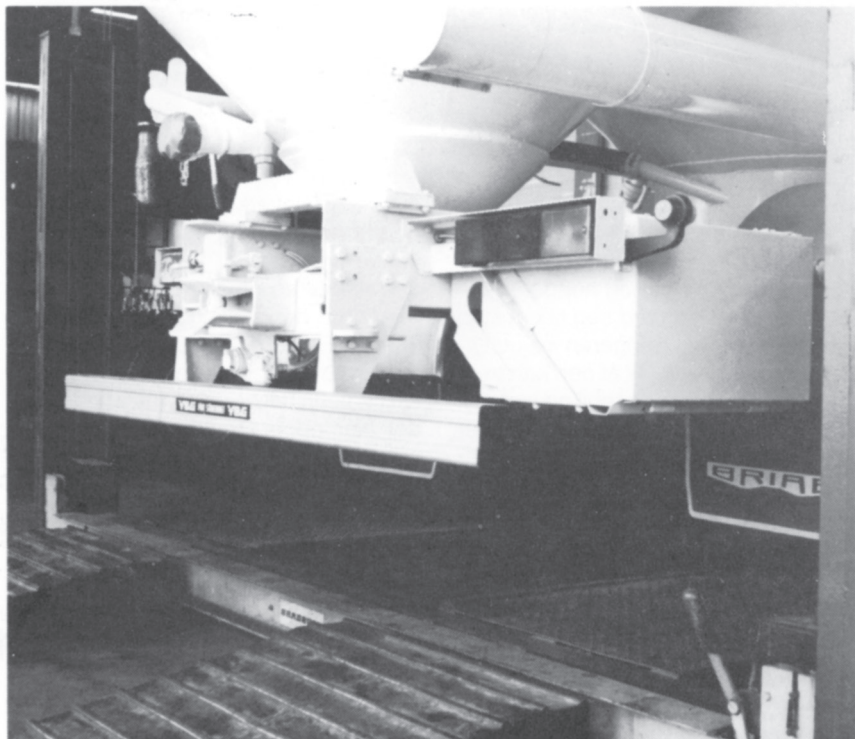


## Underkjøringshinder skal hindre ulykker

Fra 1. januar 1983 vil det bli innført bestemmelser om underkjøringshinder bak på tunge kjøretøy. Det gjelder både lastebil, kombinert bil, motorredskap og tilhenger over 3,5 tonn. Når det gjelder tilhengere, har de fleste underkjøringshinder i dag.

Årsaken til at bestemmelsene innføres, er de alvorlige trafikkulykkene som har skjedd ved kollisjoner mellom tunge kjøretøy og andre trafikanter, der biler, motorsykler og sykler har kjørt inn under det tunge kjøretøyet bakfra.

*Underkjøringshinder bak tunge kjøretøyer skal hindre alvorlige ulykker ved påkjørsel bakfra.*



# VILTULYKKER



*For å unngå viltulykker prøver vi å skilte der hvor det er dyretrekk. Vis derfor forsiktighet når du kommer inn i et av disse bruksområdene.*

**Viltulykkene har vist en økning de siste årene og Vegdirektoratet har nå gått ut til vegkontorene med spørsmål om hvordan vi kan få redusert antall ulykker mellom bil og storvilt. Vegdirektoratet er ute etter å få samlet erfaringer fra fylkene sett ut fra de tiltak som er satt i gang.**

I Vestfold har viltulykkene gått noe ned de siste årene. Undersøkelser viser at i perioden 1968–76 var ca. 2% av det samlede ulykkestall på riksvegene ulykker hvor dyr var innblandet. I perioden 1977–80 har vi kommet til at andelen var ca. 1,5%.

Ser vi nærmere på disse tallene for Vestfolds vedkommende, vil vi se at 1976 var det året vi hadde flest ulykker. Da var det hele 19 ulykker. Gjennomsnittet for de siste 3 årene ligger på ca. 8 ulykker pr. år.

Tallene gjelder ulykker hvor dyr har vært direkte innblandet. Vi antar imidlertid at det kan ha skjedd ulykker som følge av at dyr har sprunget ut i vegen og det har blitt kollisjon mellom biler eller utforkjøring uten at dyret har vært direkte innblandet.

I de aller fleste ulykkene er det storvilt som har vært innblandet. Særlig er det elg og rådyr som blir påkjørt.

Hvis vi skal se nærmere på hvilke veger som er belastet med viltulykker, er det ganske klart at E-18 skiller seg ut. Ca. 60% av viltulykkene skjedde der. Dette kan skyldes at E-18 har stor trafikk. En spesiell rytme i døgntrafikken kan spille inn og det er gode beiteområder på begge sider av vegen.

Det som hittil er gjort i Vestfold for å redusere viltulykkene er at det er satt opp viltspeil. Det er også satt opp en del skilt som viser dyretrekk. Skiltene er satt ut i samarbeid med viltneemndene i kommunene.

Hensikten med viltspeilene er at det reflekterte lyset fra bilenes frontlykter skal skremme dyr som er i ferd med å krysse vegen i det bilen passerer. Vi vet i dag ikke om viltspeilene har hatt noen virkning, men hvis vi ser viltulykkene i forhold til trafikkøkningen og den sterke økningen i viltbestanden, må vi si at vi her i fylket har hatt en gunstig utvikling.

Allikevel er det grunn til å mane om forsiktig kjøring utover høsten. Vær særlig forsiktig der hvor det er skiltet for dyretrekk. Faren for å møte vilt er størst når det mørkner og lysner. I jakt-tiden utover høsten kan vi også regne med et uregelmessig trekkmonster, vær derfor spesielt forsiktig i denne tiden.

---

## NY FORM FOR . . .

*Forts. fra side 8*

i Vestfold, og hvis forsøket ikke gir noen positive resultater, vil det kanskje også bli det eneste stedet i fylket vi får en slik oppmerking. Det som er helt sikkert er at fotgjengerfeltet forsvinner i løpet av neste år. Da blir det bygd undergang på stedet i forbindelse med den videre utbyggingen av gang- og sykkelvegnettet mellom Tønsberg og Horten.

**Hold  
avstand  
i trafikken**

# Ulykkessituasjonen 1. halvår 82

*Vestfold gunstigere enn landet forøvrig*

**Trafikkulykkene i Vestfold går stadig nedover. Det viser tallene for første halvår 82. 149 ulykker hittil i år mot 189 på samme tid i fjor. Spesielt hyggelig er det at fylkesvegu-lykkene nå viser positiv utvikling.**

**Også dødsulykkene har gått ned. Hittil i år er 5 mennesker drept i Vestfoldtrafikken mot 10 på samme tid i fjor.**

Det er de foreløpige tallene som viser dette. Vi må ta et forbehold om mindre endringer p.g.a. ettersendte ulykkes-

rapporter, men det er liten grunn til å tro at det vil bli noen store endringer i ulykkestallene. Hvis vi går nærmere inn på ulykkestallene, vil vi se at det er reduksjoner i antall ulykker på alle kategori veger:

Riksveger 88 ulykker mot 95 i 1981

Fylkesveger 37 ulykker mot 63 i 1981

Komm.veger 24 ulykker mot 31 i 1981

Det er små endringer i antall ulykker med fotgjengere og syklistene innblandet.

Det mest iøynefallende ved ulykkes-

*Hittil i år er 5 mennesker drept i trafikken i Vestfold. (foto: Per Härter).*



tallene for 1. halvår er den kraftige nedgangen i fylkesvegulykkene. Disse har økt jevnt de siste årene, men viser nå en klar nedgang. Det er alt for tidlig å si om dette er en ny tendens eller bare en tilfeldig variasjon. La oss håpe det er en tendens!

For landet forøvrig er situasjonen ikke så lys. Det har vært en stor økning i trafikkdrepte. Trygg Trafikks foreløpige oversikt viser at i alt 175 mennesker mistet livet i trafikken i første halvår i år. Dette er en økning på 29 trafikkdrepte sammenlignet med fjoråret. Utviklingen er foruroligende for syklistene og bilpassasjerene i tillegg til at drepte barn i alderen inntil 14 år er over fordoblet med en stigning fra 9 til 20. Antall drepte syklister har steget fra 9 til 23. Halvparten av de drepte barn var syklister i alderen 9-14 år, noe som tilsier at sykkelproblematikken må tas langt alvorligere enn hittil. Trygg Trafikk er sterkt bekymret over utviklingen og regner med at 1982 blir

et negativt år med tilbakeslag for trafikksikkerhetsarbeidet.

Et av de få lyspunktene i utviklingen hittil i år er at de foreløpige tall viser en klar nedgang i antall ulykker og antall skadde.

Direktør Leif A. Ellevset i Trygg Trafikk uttaler at de har den tiltro til samferdselministeren at hun vil sørge for et snarlig initiativ for å forsøke å bringe fram løsninger som kan bringe ulykkestallene i positiv retning igjen.

Vegdirektør Eskild Jensen er ikke så pessimistisk som Trygg Trafikk. Han kommenterer ulykkesituasjonen slik.

*«Vi har her i landet forholdsvis få trafikkdrepte pr. måned. Det betyr at vi samtidig må regne med relativt store tilfeldige variasjoner i månedstallene. Vi kan derfor ikke tillegge de enkelte månedstall noen spesiell vekt. Det vi kan si i dag er at det synes som om vi har stagnert i forhold til de siste årse-*

*Sommertrafikken kan by på mange overraskelser.*





nes ulykkesreduksjon. I øyeblikket gir ikke statistikken grunnlag for å si at forholdene blir verre.

Noe av årsaken ligger åpenbart i det faktum at vi i 1982 igjen har hatt en trafikkvekst, mens vi i 1980 og 81 opplevde en stagnasjon i forhold til tidligere år. Økt trafikk gir flere ulykker dersom vi ikke greier å kompensere det ved forsterket sikkerhetsinnsats. Dette maner til ettertanke og til konsentrasjon om trafikksikkerhetstiltak som beviselig har hatt en klar ulykkesreduserende virkning. I dagens økonomiske situasjon må vi også være ekstra nøye

med å velge de tiltak som gir mest trafikksikkerhet for pengene.

Vi må ikke tape av syne det faktum at vi har hatt en sterk ulykkesreduksjon de siste ti år, og at vi internasjonalt ligger i verdenstoppen hva trafikksikkerhet angår. Bl.a. er vegnettet i dag blitt meget sikrere. Dette er ikke nevnt som noen sovepute, bare en påpekning av at vi er på riktig veg. Vi må ikke være redde for å gå nye veger i kampen mot trafikkulykkene, men vi må også arbeide videre langs de linjer som har brakt oss dit vi er i dag», sier vegdirektøren.

---

## ERSTATNINGSKRAV I 1981

av Yngvar Pedersen

I 1981 fikk vi inn 43 erstatningskrav. I 8 av disse var det ikke angitt noe bestemt erstatningsbeløp, og ett krav gikk ut på kr. 20.000,- i årlig erstatning. De øvrige 34 krav lød på tilsammen kr. 188.201,50. 14 av de 43 kravene ble avvist.

Til sammenligning sendte vi ut 33 krav på tilsammen kr. 194.736,70.

I 1981 var våre kjøretøyer innblandet i 11 sammenstøt. Her hadde vegvesenet ansvaret i 7. Feilene som ble gjort, var bl.a. manglende oppfyllelse av vikeplikt (1), rygging (1), påkjørsel bakfra (1) og påkjørsel av parkert bil (1). Dette er en bedring fra 1980. Vi bør likevel være observante på skader ved rygging og påkjørsler bakfra.

For øvrig gjaldt 18 av kravene anleggsskader i videste forstand, herunder 5 p.g.a. sprengning og 2 p.g.a. spunting. Kravene gjaldt bl.a. skader

på bikuber, vannolle, hus, avlingstap og skade på vannledning.

Ellers fikk vi erstatningskrav p.g.a. hull i vegbanen, vegskilt som veltet, feil ved vekt i forbindelse med overlastergebyr, fjerning av vegetasjon langs vegen, samt skade på Thuja-hekk p.g.a. saltsprut fra E-18.

Av de erstatningskravene vi sendte ut gjaldt 16 skader på rekkverk og 12 gjaldt skilt. Vi sendte ut 4 erstatningskrav i forbindelse med skader på våre biler. Alle unntatt ett krav er nå betalt.

Vi blir som kjent også utsatt for kjøretøyer som bare kjører videre etter at de har kjørt ned rekkverk eller skilt. For slike skader kan vi sende krav til Trafikksforsikringsforeningen (tidligere Trafikksforsikringsforbundet). I 1981 sendte vi 6 krav på tilsammen kr. 66.099,-.

# Lettere å fjerne maling

av Per O. Korsnes og Jan Haugerød



*Slik så leskuret i Olsrødkrysset ut etter at rampen hadde vært på ferde. Malingen forsvant helt etter behandling med STS.*

Det forekommer ikke så sjelden at det blir malt slagord e.l. på brukonstruksjoner, leskur m.v. Dette har skapt problemer for vegvesenets vedlikeholdsavdeling da malingen ofte er vanskelig å få bort. I samarbeid med tekn.rasj. på Ås vegsentral har vår vedlikeholdsavdeling foretatt en del forsøk med nye malingsfjerningsmidler. Vi har prøvd flere slag, og resultatene har vært varierende.

Det produktet som hittil har vist seg å være best, er et produkt som heter STS. Dette er å få i forskjellige typer ut fra hvilke type materiale malingen som skal fjernes er malt på.

For en tid tilbake ble et av våre leskur ved rv. 311 på Olsrød svært tilgriuset med maling. Vi prøvde oss med STS malingsfjerningsmiddel, og etter en times tid ble det hele sprøytet bort med vann. Da var både betongen og treflatene helt rene.

Fredag 2. juli var det igjen tid for et nytt forsøk med dette middelet. Da var det noen slagord på betongkonstruksjonen på jernbanebrua i Kjellekrysset som skulle fjernes. Det var markeds-sjef Ståle Urke fra STS som sto for demonstrasjonen. Denne gang var det med representanter fra oppsynet i vedlikeholdsavdelingen og fra Tønsberg kommune. Det ble prøvd 2 forskjellige typer av dette stoffet.

Etter en noe famlende oppstart med for dårlig trykk på høytrykksspyleren, viste det seg at den ene typen, STS, nr. 5 ga et tilfredsstillende resultat. Det kan her tilføyes at et annet produkt tidligere ikke hadde greid å fjerne denne malingen.

Markedssjef Ståle Urke opplyser at stoffet er et norsk produkt, og at det ikke er skadelig for planter eller miljøet for øvrig.

Innen vegvesenet har vi også det utstyret som trengs for at vi kan bruke middelet selv. Stoffet smøres over malingen med kost, og når det hele skal fjernes etter en tid trengs det en høytrykksspyler og en beholder med varmt vann.

De som måtte trenge hjelp til å fjerne maling fra noen av våre byggverk, eller som ønsker nærmere opplysninger om fjerning av maling, kan ta kontakt med Korsnes på vedlikeholdsavdelingen eller Lervik på Ås.

*Markedssjef Ståle Urke fra STS er i gang med demonstrasjonen.*



# KOMPROMISSLØSNING

Tekst og foto: Jan Haugerød



*Det er satt opp skilt hvor syklistene blir bedt om å holde til høyre.*

**Gang- og sykkelvegen mellom Sem og Tønsberg er ferdig. Gjennom jernbaneundergangen på Sem har vi fått en noe original løsning som vi må karakterisere som et kompromiss. Allikevel er det blitt en trafikk-sikker løsning så lenge syklistene viser en rimelig grad av forsiktighet.**

En full ombygging av jernbaneundergangen med gang- og sykkelveg ved siden av riksvegen ville ha kostet flere mill. kroner, og det var det på nåværende tidspunkt ikke penger til.

Vegvesenet var nødt til å finne på en annen løsning. Undergangen er 8,5 m bred, og det ble foreslått at kjørebanelene kunne snevres noe inn og at det kunne legges en smal gang- og sykkelveg langs den ene siden. Dette ble også resultatet og det ble faktisk plass til en gang- og sykkelveg på 1,75 m

langs vestsiden av undergangen. Vegen er adskilt fra kjørebanelene med et kjettinggjærde. Dette er gjort for at vintervedlikeholdet kan skje uten problemer. Gjerdet kan tas vekk når brøyteredskap skal trafikkere gang- og sykkelvegen gjennom undergangen.

Gjennom undergangen er gang- og sykkelvegen noe uoversiktlig og syklistene må vise forsiktighet. Vegvesenet har markert dette ved skilter på begge sider av undergangen. Så lenge syklistene avpasser farten og holder godt til høyre, er det plass nok ved møting.

Det vil ta noen år før undergangen kan bli ombygd. Sannsynligvis vil dette ikke skje før i forbindelse med ombygging av E-18 og innfartsvegen til Tønsberg. Hvis disse planene låser seg, er undergangen et aktuelt reserveprosjekt som kan bli gjennomført i løpet av de nærmeste årene.



*Selv om det er smalt i undergangen er det plass nok til at sykklistene kan møtes.*

## VEGVESENET PÅ UTSTILLING PÅ KLUBBEN

*av Jan Haugerød*

I tiden 4.–6. juni arrangerte Vegingeniørenes Forening sitt årsmøte. I år ble arrangementet lagt til Vestfold, nærmere bestemt til Hotel Klubben, Tønsberg.

I forbindelse med arrangementet var det en større utstilling hvor bl.a. vi deltok med en informasjonsstand.

Utstillingen vår var delvis den samme som vi brukte ved utstillingen i Kremmerhuset i fjor sommer. Noen

paneler ble laget nye, bl.a. et med orientering om den nye ringvegen (rv. 311) i Tønsberg.

Deler av utstillingen er nå plassert i korridorene på vegkontoret, men vi låner gjerne ut informasjonspanel til den som måtte ønske det. Utstillingen er velegnet både på biltilsynsstasjoner og vegstasjoner. De som er interessert i det, kan ta kontakt med Hauge-rød.

## Endringer i kjøretøysforskriftene

# STØRRE BREDDE PÅ TILHENGERE OG CAMPINGVOGNER

Vegdirektoratet har vedtatt følgende endringer i kjøretøysforskriftene:

1. Tillatt bredde på tilhengere og campingvogner økes fra 2,10 meter til 2,30 meter selv om trekkbilen er smalere.
2. Tillatt tilhengervekt for person- eller varebil økes fra 90 prosent til 100 prosent av bilens egenvekt når det gjelder tilhenger med brems.

Endringene trer endelig i kraft så snart de nødvendige forskriftsendringer er gjennomført.

De som vil ha forhøyelse av tillatt tilhengervekt i vognkortet, må skaffe bilfabrikantenes garanti for tillatt tilhengervekt og henvende seg til Biltilsynet med dette. Dette gjelder både nye og brukte biler.

*Bl.a. campingvogner vil få tillatt bredde på 2,3 meter selv om trekkbilen er smalere.*



## Personalnytt

### 50 ÅR

Ragnar Solum, 22. september

### 60 ÅR

Arne Sundseth, 4. oktober  
Arnfinn John Opsahl, 20. oktober

### 65 ÅR

Leif Haugen, 26. september

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

### VI TAKKER FOR GODT SAMARBEID

Tor Hilding Karlsen, vegkontoret  
Gunn Hilde Kjølstad, ”  
Gunnar Guldbrå, Holmestrands  
anlegget  
Svein Utkilen, tekn.rasj.

### PENSJONISTER

Otter Jahren  
Hans Kr. Allum  
Peder Løver

## RIKSREVISJONEN . . .

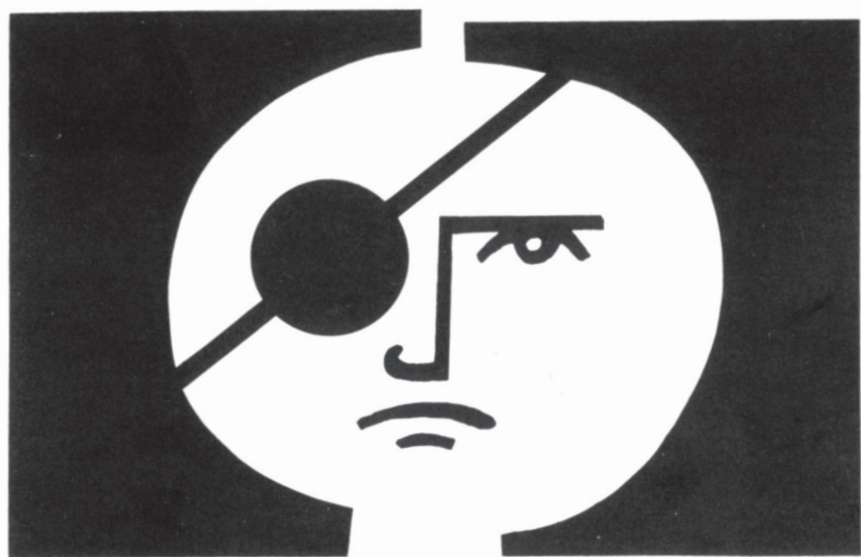
*Forts. fra side 12*

nadssted. Det blir også fulgt opp at kostnadene holder seg innenfor de budsjettmessige rammer. Noreng sier videre at det i dag også legges stor vekt på «forvaltningsrevisjon». Det vil si at Riksrevisjonen vurderer de forskjellige arbeidsoppgaver og ser på om tingene blir gjort på den rette måten. Målet med denne form for revisjon er å påse at etaten arbeider mest mulig effektivt. I en tid med stadig mindre penger til rådighet, er dette en svært viktig oppgave.

Vi må også kunne vente å møte Noreng ute på våre arbeidsplasser i driften, da Riksrevisjonen har kasseetter-syn sammen med representanter for Vegdirektoratet. I visse tilfeller kan de også foreta ettersyn på egen hånd. Da er det viktig å ha alt av redskap og utstyr på plass.

Vestfolder'n vil ønske Petter Noreng velkommen til vegvesenet i Vestfold, og vi håper på et godt samarbeid til beste for begge parter i tiden framover.

**Stoff til neste nummer av  
VESTFOLDER'N  
må sendes redaksjonen innen  
15. september**



HVA VELGER DU?

