



# **Vestfolder'n**

Nr. 6 – 1983



**God Jul  
og Godt Nytt År!**



## Vestfolder'n

Bedriftsavis for  
Statens Vegvesen  
i Vestfold

Nr. 6 – Desember 1983  
10. årgang

*Redaktører:*

Jan Haugerød  
Per Härter  
Tore Kavli

*Redaksjonsråd:*

Arne E. Dahl  
Ørnulf Johannessen  
May Flakstad  
Olav E. Krogstad  
Haakon Møyland

*Redaksjonens adresse:*

Vegsjefen i Vestfold  
Postboks 323  
3101 TØNSBERG

*Opplag:*

1050 eksemplarer

*Sats og trykk:*

CICERO GRAFISK a.s,  
Tønsberg

### INNHold:

1983 – Et begivenhetsrikt år .....	3
Kjelle-undergangen bygges om .....	4
Utbedring av rv. 304 .....	5
Gunnar Eigeland fratrer .....	6
<b>HVA SKAL VI GJØRE I 1984</b>	
Adm./Øk.-avdelingen .....	7
Vedlikeholdsavdelingen .....	8
Biltilsynet .....	10
Planavdelingen .....	13
Anleggsavdelingen .....	17
Maskinavdelingen .....	18
Biltilsynet i Horten blir prøvestasjon .....	9
5 ansatte om vårt forhold til publikum .....	12
Registrering av sykefravær .....	14
Aktuell informasjon .....	15
Pløying langs vegene .....	16
Hallingkastet 1983 .....	19
Sysselsetting av arbeidsledig ungdom .....	20
Nyheter på radiofronten .....	20
Energisparende lyskryss .....	21
Kommunene må satse mer på trafikksikkerheten .....	21
Liten ulykkesreduksjon i 1983 .....	22
Swing-Rock-kurs .....	23
Personalnytt .....	23

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

**Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.**

*Forsidebildet:*

*Trafikk-kontroll er en av de trafikksikkerhetsoppgaver biltilsynet utfører. Biltilsynet skal i 1984 videreføre dette og andre oppgaver. På side 10 forteller biltilsynet litt om hva de skal gjøre neste år.*

# 1983 – ET BEGIVENHETSRIKT ÅR



- Holmestrands trafikkproblem nr. 1 løst.
- Landets lengste sammenhengende gang- og sykkelveg åpnet.
- Traséavklaring for og oppstarting av nytt E-18 anlegg i midtfylket.
- Godt håp om endelig avklaring for ny rv. 310 Horten–Borre.
- Vi er også glade for å få en avklaring i Larvik.
- Autosys i biltilsynet gjennomført.
- Mopedopplæringen et godt steg videre.
- Bilverkstedenes medvirkning i kontrollarbeidet klart som prøveprosjekt i Horten.
- Gravesaker ut til vedlikeholdsstasjonene.
- Økonomiseksjonen etablert.

Igjen er det de større og lettere markerte begivenheter det blir fokusert på. Den del av vår virksomhet som fra uke til uke viser fine resultater og hvordan det gjøres en iherdig innsats blir vist lite oppmerksomhet. Det er gjerne når noe ikke fungerer som det skal at oppmerksomheten blir rettet mot den delen av vår virksomhet. På alle avdelinger er det slik virksomhet. Det jobbes hardt for å få arbeidet unna, ofte under tidspress og i stadig kontakt med publikum. Andres innsats betyr mer for det interne liv i vegvesenet, men er like viktig av den grunn. Jeg vil gjerne takke der alle for fin innsats og godt samarbeide i 1983.

Vi står foran nye utfordringer i 1984. Bevilgningssituasjonen har ikke bedret seg, snarere tvert imot. Utsiktene for fylkesvegene er særlig dårlige. Vi mener nå å se en sammenheng mellom ulykkesutviklingen og bevilgningene. I 1982 hadde vi samme antall ulykker på fylkesvegene som i 1979. For 1983 ligger det an til en beklagelig økning. Det er grunn til å minne om den målsetting fylkestinget vedtok i 1979 etter anbefaling fra fylkets trafikksikkerhetsutvalg, samferdselsstyret og fylkesutvalget:

«å redusere antall personskadeulykker på vegnettet i fylket med minst 50 % i løpet av perioden 1979–1988».

Vi kan bare håpe at det nye fylkesutvalg og fylkesting tar målsettingen på alvor. Uansett bevilgninger er det vårt ansvar i vegvesenet å gjøre det vi makter for å redusere ulykkene mest mulig.

En annen krevende oppgave for oss er på beste måte å bevare de verdier som ligger i vegnettet. Samtidig ønsker vi en så smidig og grei trafikkavvikling og god framkommelighet som mulig.

Oppgavene krever en streng prioritering av vår innsats og våre ressurser, samtidig med reduksjon i antall ansatte. Vi må derfor i større grad enn tidligere være med på omstillinger og tilpassinger i etaten. EDB, opplæring og motivasjon vil i så måte være til stor nytte og hjelp for oss. Vi har åpenbart store ressurser å ta av om vi makter å holde en god sunnhetstilstand i etaten. I så måte gjør Vega en fin innsats bl.a. med å sveise etaten sammen og skape et godt miljø.

Vi trekker alle sammen lasset. – God jul og godt nytt år!

Johan Lepperød



# KJELLEUNDERGANGEN BYGGES OM

Reportasje: Jan Haugerød

Arbeidene med å bygge om Kjelleundergangen har nå vært i gang en tid. Prosjektet er svært spesielt da undergangen blir liggende en del lavere enn terrenget rundt. I den forbindelse omfatter prosjektet et omfattende og komplisert drens- og pumpesystem. Totalt vil hele ombyggingen, som vil gi rv. 308 fri høyde under jernbanen på 4,5 m, koste ca. 2 mill. kroner.

Det er oppsynsmann Holtan som er daglig leder for prosjektet. Han kan fortelle at arbeidet har gått bra til tross for at det i en periode kom store mengder med nedbør. Vegbanen blir senket noe i underkant av 1 meter og det blir et omfattende drens-system med mange kummer og ledninger. Hele systemet ender i en hovedtank hvor vannet pumpes opp 1,5 m for å føres videre i drens-systemet utenfor området. Undergangen blir et tett basseng hvor grunnvannet og vannet for øvrig utenfor stenges ute. Dette gjøres ved hjelp av spunsing og tetting ved støping av murer.

Det er blitt mer sprenging enn forutsatt da mesteparten av grøftesystemet måtte sprenges ut. På den

annen side var det svært gunstige værforhold i den første tiden etter at arbeidet ble startet opp. Dett gjorde at spunsing og tettingsarbeidet gikk lettere enn beregnet. Totalt sett ligger arbeidene etter tidsskjemaet, og Holtan regner med at det meste er utført til jul.

Arbeidet har ikke skapt vesentlige problemer for trafikken på rv. 308. Undergangen er så bred at trafikken har gått på 2 innsnevrede kjørebanelers arbeidene har pågått i den ene halvdel av undergangen. Arbeidene har således gått helt inntil den trafikkerte delen av vegen. Her er det merket skikkelig og innført 30 km/t sone. Torleif Eriksen og Sverre Larsen er to av karene som har sprengt og lagt drensrør og kummer helt innpå trafikken. De kan fortelles at det er mange som ikke respekterer hastighetsgrensen. Flere passerer nok med både 50 og 60 km/t. Heldigvis har det gått bra, men det er ikke noe morro å arbeide nede i grøftene når trafikken ikke følger hastighetsgrensene. De vil benytte anledningen til å presisere at trafikantene må rette seg etter de anvisninger vegvesenet gir. På dette ste-



Torleif Eriksen til venstre og Sverre Larsen diskuterer hvordan arbeidet med nedlegging av kum i vegkanten ved innkjøringen til Kjellekiosken skal gripes an.

det er det også av hensyn til vegbanen svært viktig at hastighetsnivået reduseres. Bare noen centimeter fra bilhjulene var det under grøftearbeidene en loddrett vegg langt innpå 2 meter rett ned til grøftebunnen. Dette reduserer bæreevnen og nødvendigvis gjør at trafikken holder en lav hastighet.

Pumpestasjonen er bygd som et lite hus utenfor vegkanten. Her er det av sikkerhetsmessige grunner dobbelt sett med pumper. På utløpssystemet er det også tilbakeslagsventil slik at vannet som er pumpet ut ikke skal kunne vende tilbake.

Undergangen vil bli et ganske bra svømmebasseng ved sterk nedbør hvis pumpe-systemet svikter. Med det systemet som her blir montert skal vi være best mulig rustet mot slike problemer.

Dette prosjektet er et reserveprosjekt som er igangsatt på grunn av at det ikke har vært mulig å komme i gang med andre planlagte prosjekter i 1983. Prosjektet er viktig for å gi høye trailere en mulighet til å komme til Tønsberg nordfra i og med



Oppsynsmann Eivind Holtan og Helge Sogn foran hytta hvor pumpeanlegget er plassert.



# UTBEDRET RV. 304

**Vegstandarden løftet til klasse 2E redusert**

av Per Härter



Ny rv. 304 og rasteplass ved Sundet.

at fri høye i undergangen økes fra 3,70 meter til 4,50 meter. Hvis vi også får bygd om undergangen på

rv. 312 ved Sem skulle alle problemer for trailertrafikken i Tønsbergområdet være løst.



Da kummen ble lagt ned her var det en loddrett vegg fra vegkanten og ned til stedet der hvor våre folk arbeidet. Sverre Larsen sier at det ikke er hyggelig å arbeide på et slikt sted når trafikantene ikke respekterer hastighetsbegrensningen.

På riksveg 304 i Hedrum, nærmere bestemt fra Sundet bru og fram til Vestrum, en strekning på ca. 2 km, er det i sommer utført omfattende utbedringer av vegen.

Å si at dette er gjort i sommer er riktignok ikke helt dekkende, fordi arbeidene så smått ble påbegynt allerede høsten 1982. For å være helt eksakt, 30. august 1982. Utbedringsplanene gjelder hele strekningen fra Sundegapet og fram til krysset ved Holm.

Ca. 2,5 mill. kroner har det kostet å utbedre de første 2 kilometrene. Om vi ser på tallene for utgraving og tilførte masser får vi muligens et lite bilde av hva som egentlig skjer på selv et slikt «lite» anlegg. Det er i alt utsprengt ca. 11.000 m<sup>2</sup> fjell og kjørt bort ca. 5.200 m<sup>3</sup> ubrukbare masser som delvis er utnyttet til jordplanering til fordel for jordbruket. Videre er det tilført 4.500 m<sup>3</sup> bærelagsmasser og 2.000 m<sup>3</sup> til forsterkningslag. I tillegg til dette har man fått plass til en liten koselig rasteplass ved Åsumvannet som ikke var med i planene, men kom til under marsjen. Et riktig fint tiltak som sikkert vil bli verdsatt av publikum.

Like syd for rasteplassen er vegen lagt på en lettfylling av ca. 2.000 m<sup>3</sup> Leca. En jobb som er utført i nært samarbeide med laboratoriet av hensyn til de dårlige grunnforholdene. Omlegging av 0,5 km av hovedvannledningen til Meløvannet og drøyt 0,5 km telekabel var også nødvendig.

Denne vegen var tidligere smal, svingete og jordene var pløyd helt ut til asfaltkanten, slik det ennå er videre nordover fra Vestrum.

Vegen framstår nå bred og fin med klar avgrensning med grøfter slik den vil bli helt fram til Holm-krysset der det for øvrig er anlagt i alt 3 busslommer på hver sin gren av T-krysset.

Trafikantene kan se fram til videre utbedringer neste år.



# Gunnar Eigeland fratrer som vegsjef — og «tar sin sin hatt og går»

Tekst/foto: Per Härter



Eigeland og Lepperød i munter samtale over kaffen.

Etter syv år som vegsjef i Vestfold, med fradrag av 2 års permisjon mens han har hatt stillingen som sekretær for Stortingets samferdselskomite, takket Eigeland for seg under en sammenkomst ved vegkontoret 15. november. Det var ialt samlet ca. 40 personer fra vegkontoret, samt fylkesrådmannen og formannen i fylkets samferdselsstyre, som alle ønsket å ta farvel med Eigeland på denne måten.

Fylkesrådmann Kåre Frøland bemerket i sin tale at han selv og Eigeland tiltrådte sine stillinger samtidig, høsten 1976. «Du med en innholdsrik vegplan, jeg med et begredelig fylkesbudsjett», kunne Frøland fortelle. Det var av stor betydning for at vi skulle få dette til, at du viste deg å være lett å samarbeide med og godt forsynt med humoristisk sans, evner vi satte stor pris på, avsluttet Frøland som med hilsen fra fylkesordføreren overrakte erkjentlighetsgave, fylkets plakett og diplom.

«Vi trodde ikke at du skulle ta din hatt og gå, selv om du i hine hårde dager truet med å gjøre det, sa fungerende vegsjef Johan Lepperød

i sin hilsen. At du til slutt gjør det er dog av helt andre grunner enn den gang bemerkningen falt. Da du kom kastet du deg for fullt inn i Holmestrandsproblematikken og som vel kjent for de fleste resulterte dette i en samarbeidsform og drift i egen regi som ikke tidligere var prøvet i Norge. «For ditt arbeide her i huset takker vi med en klokke, sa Lepperød til avslutning, ikke fordi du har hatt vanskelig for å komme opp om morgenen, snarere fordi det ofte ble noe sent om kvelden».

At vi også har en dyktig skald i etaten fikk vi bevis for da Leif «Skald» Blomdal kvad en hilsen til sin tidligere sjef med «Soga um Gunnar», der det bl.a. heter at «Gunnar stevja ved bordet og samla allmannating».

«Jeg har erfaring for at politikere tar det siste ordet, så også i dag, mente Erlend Erlansen da han som siste mann overrakte samferdselsstyrets hilsen og takket for spontanitet og realisme i samarbeidet.

I sin takketale tenkte Eigeland seg tilbake til vinterdagen i 1976 da han med «skrekkblandet fryd» inntok sin plass på vegkontoret. Jeg har vært heldig, mente Eigeland. I min tid her

i Vestfold har det skjedd en enorm utvikling med mye større utadventhet mot publikum. Det kunne ofte være uenighet om måter å gjøre tingene på, erindret han, men repliserte med at «Når alle tenker som sjefen er det ikke mange som tenker» slik at saklig uenighet bare er sunt.

Til avslutning takket Eigeland Mary (Kristensen) og Mona (Karlsen) for arrangementet som de hadde stått for, «Slik dere har gjort så mange ganger før når det har vært noe.

Vi spurte Eigeland etterpå om han har noen planer klare for framtiden eller om han blir sittende som sekretær i samferdselskomiteen. Til svar fikk vi vite at han ikke hadde noe konkret i tankene, men fulgte med utviklingen.

The time will show, en gang vegmann alltid vegmann.

## Soga um Gunnar

av Leif Blomdal

*Ut på vetteren eit år  
er det bodstikka går  
om at Gunnar frå Eig  
vil byte sin teig  
langt upp i Håloygland  
med ein plass ved Foldens rand.*

*Under berge på tune  
granska dei kvar rune  
om Gunnar og hans ferd.  
Kva var han verd?  
Kva for kar skal vi få  
til drott nå?*

*Frå snø og kav  
ved iskaldt hav  
kjem drotten farande  
til møte med kvenda og karane  
i kaupangen i Viken.  
Er han og litt nyfiken?*

*So kjem den dag  
då Gunnar er i lag.  
Han kom som eit ver  
tykte kvar og ein.  
Men hugsam og grei,  
vand med både ja og nei.*



Som førar for flokken  
var det knapt nokken  
som var meir til kar  
enn Gunnar var.  
Styrde med fast ei hand.  
Men hørde på kvende og mann.

Han stevja ved bordet  
når han tok ordet.  
Talde vettug med tingmenn,  
almug og bodstikkefolk.  
Jamvel med futar av alle slag.  
Leia vegstriden frå dag til dag.

Han oppna allmannting  
og vitja folk ikring.  
Var med i kappleig og blot,  
og synte dugleik og mot.  
Som det høvde seg ein drott  
var han framst i stort og smått.

Stor framvokst var å spore  
den tid Gunnar sto ved rore.  
Han byrja kakke hol i berge  
og bygge bru der før var ferge.  
Han bygde veg for køyregrei og mann,  
både i kaupang og på land.

Ein dag vart det kjend  
om ikkje på prent  
at Gunnar skuld faras frå Folden  
inn til kaupangen i polden  
der Alltinget var.  
Der trong dei ein slik kar.

Hjå køyre- og jarnvegflokk  
vilde dei hava nokken  
som kunde råde og rite,  
og ynskte seg Gunnar, må vite.  
For flokken på tune var savnet stort  
då Gunnar dro bort.

Til leiding av Gunnars land  
sette Stordrotten han Johan.  
Til stydje kom Andris frå Settesjå  
langt nordanfrå,  
og frå kaupangen hin store  
kom han Fossetore.

Gunnar var tenksam i hugen  
der han sat bland tingalmuen.  
Ein dag han gjorde avgjerd stor:  
«Eg blir i kaupang, dit eg fôr.  
Johan og flokken greier seg åleine  
skuld eg meine».

Ja, flokken under berge  
kunde saktens sverge  
truskap til både Gunnar og Johan.  
Godt var det for kvende og mann  
at Johan var att  
når nå Gunnar var dratt.

Eg trur alle her kan si  
vi hadde med Gunnar so god ei tid.  
Vi takkar for din gode ferd  
som vi fann ut var mykje verd.  
Og ynskjer vi dykk gode år,  
fyr deg og dei som hjå det står.



Som vanlig vanket det også gaver. Eigeland her med en av gavene, en velutstyrt «gjør det selv kuffert».

## HVA SKAL VI GJØRE I 1984

### Adm./øk.-avdelingen

#### Organisasjonsutvikling

Mindre penger til vegformål og innstramminger i administrasjonsbudsjettet gir oss både direkte og indirekte reduserte ressurser til å løse de oppgaver vi forvalter. Utdriften har lenge fått merke at pengene ikke rekker til så mange prosjekter og like mange arbeidere som før. Nå merkes det også i administrasjonen, og fram til 1989 skal bemanningen reduseres med 9 personer. Effektiv utnyttelse av de samlede ressurser gjennom organisasjonstilpasning, EDB-bruk og ikke minst trivsel og motivasjon hos de tilsatte, representerer de viktigste virkemidler i nåværende situasjon.

I 1983 blir det således å videreføre arbeidene med:

- utarbeidelse av bemanningsplaner for alle enheter innen Vestfold vegvesen inkludert biltilsynet.
- fremskaffe en oversikt over EDB-behovet. Ta i bruk mikromaskiner.
- legge forholdene til rette og ta i

bruk medarbeidersamtaler der de tilsatte ønsker det.

- avklare grunnseksjonens organisasjonstilknytning.

#### Medbestemmelsesavtalen

1983 har ikke avklart hva som endres i Hovedavtalen inkl. medbestemmelsesavtalen. Det er således ikke noe grunnlag for endringer i det formelle medbestemmelsesforhold. Fellesmøtet vil fortsette som før og etter det saksopplegg som organisasjonene og ledelsen er enige om.

#### Bedriftshelsetjenesten

Å få en nyordning på bedriftshelsetjenesten har vært et langt lerret å bleke. Det som er skjedd så langt, er at helsetjenesten har tatt i bruk nye kontorer i Kristina-kvartalet i Tønsberg.

Stillingen som bedriftslege er lyst ut og det er 9 søkere til denne. En eventuell tiltredelse i jobben forventes på sen-vinteren 1984.

Når helsetjenesten kommer i

Forts. side 9

# HVA SKAL VI GJØRE I 1984

## Vedlikeholdsavdelingen

av Christ Heimdal

Til vedlikehold av våre riks- og fylkesveger har vi følgende bevilgninger:

Riksveger landdistr.	59,8 mill. kr.
Riksveger byene	6,7 mill. kr.
Fylkesveger landdistr.	19,5 mill. kr.
Fylkesveger byene	3,8 mill. kr.

Våre arbeidsoppgaver er i store trekk bundet, men muligheten til en viss prioritering er til stede. – Vi regner med å bruke på riksveger i 1984:

Eiendomserverv	1,0 mill. kr.
Oppsynsutgifter	2,4 mill. kr.
Vedlikehold av riksveger, landdistrikt	19,0 mill. kr.
Vedlikeh. av riksveger	1,5 mill. kr.
Vektkontr. og mørkekjør.	0,6 mill.
Trafikktelling	0,4 mill. kr.
Bæreevnerregistreringer	0,2 mill. kr.
Skilting/oppmerking	4,3 mill. kr.
Fornyelse faste dekker	21,5 mill. kr.
Vedlikeh. riksveger i byer	6,3 mill. kr.
Saldo maskinforvaltn.	1,5 mill. kr.
Utbedringer og forsterkning av riksveger	5,0 mill. kr.
Uforutsette utgifter (reserve)	2,8 mill.

**Totalt til riksveger 1984 66,5 mill. kr.**

Til fylkesvegene vil det i 1984 medgå:

Eiendomserverv	0,3 mill. kr.
Oppsynsutgifter	1,2 mill. kr.
Vedlikehold av fylkesveger, landdistrikt	8,6 mill. kr.
Vedlikeh. fylkesvegbruer	0,6 mill. kr.
Bæreevnerregistrering	0,2 mill. kr.
Skilt og oppmerking	0,8 mill. kr.
Fornyelse faste dekker	7,0 mill. kr.
Vedlikehold fylkesveger i byene	3,6 mill. kr.
Saldo maskinforvaltning	0,3 mill. kr.
Uforutsette utgifter (reserve)	0,7 mill. kr.

**Totalt fylkesveger 1984 23,3 mill. kr.**

Som det går fram av dette er utgiftene bundet fra år til år. Det er stort sett bare på posten utbedringer av riksveger vi har variasjonene.

I 1984 vil vi fortsette å utbedre riksveg 304 på strekningen Sundet–Holm.

Vi vil utbedre grøfter, isolere og forsterke riksveg 35 over en rekke partier.

I forbindelse med asfaltering av riksveg 309, vil vi også forsterke denne vegen. Vi håper å komme i gang med grøfte- og forsterkningsarbeider på riksveg 303. På riksveg 308 vil vi fortsette de påbegynte grøftarbeider.

Vi regner med nytt toalett på Gulli, og håper på å komme i gang med en utbedring av rasteplassene langs E18. Vi skal videre vedlikeholde følgende bruer: Tuft bru, Galleberg bru, Nordre Auli bru, Bommestad bru

og Tjønnebrua, alle på E18. På riksveg 35 skal vi gå over Fossan bru og Tryterud bru. På riksveg 303 skal Domsbrua erstattes med kulvert. På riksveg 307 skal Gravidal bru etteres, og på riksveg 312 skal Fossnes bru få ettersyn.

Dette er noen av de arbeider vi regner med vil bli utført på våre riksveger i 1984.

### Vedlikehold av fylkesveger

Til vedlikehold av fylkesveger har vi bare ca. 65 % av det vi regner med å trenge til et riktig balansert vedlikehold etter vår vedlikeholdsstandard. Alle driftstiltak har derfor måttet utgå.

Alt fornuftig vedlikehold tilsier at vi først og fremst prøver å bevare den kapital som er nedlagt i våre fylkesveger. I håp om bedre tider for fylkeskommunen, har vi i en del år forsømt kapitalbevaringen til fordel for framkommeligheter. Dette har gitt det resultat at vi i 1983 fikk store reparasjoner på Røssesund bru. I 1984 må vi foreta en del vedlikeholdsarbeider på Budderud bru, fylkesveg 945 og på Haga bru på samme veg. Andre arbeider utover det strengt nødvendig vedlikehold har vi ikke mulighet til å utføre i 1984 på fylkesvegene.



Spyling av stikkrenner, en av mange oppgaver for vedlikeholdet.



# Biltilsynet i Horten blir prøvestasjon i ny kjøretøykontrollordning

av Jan Haugerød

Sammen med 4 andre stasjoner i landet vil biltilsynsstasjonen i Horten inngå i et prøveprosjekt i forbindelse med en ny form for kjøretøykontroll. I denne ordningen vil bilverkstedene og NAF's teststasjoner inngå i kjøretøykontrollen etter nærmere retningslinjer. Ordningen, som startet i månedsskiftet november/desember, er forutsatt å vare i 3 år.

Prøveordningen går ut på at kjøretøyer som har gjennomgått kontroll på et godkjent verksted kan unntas fra biltilsynets kontroll når verkstedskontrollen har omfattet de punkter som er spesifisert på en bestemt kontrollveiledning. Denne kontrollordningen er kalt for S-ordningen. Det er også utarbeidet en annen ordning kalt K-ordningen. Her stiller publikum fritt hvorvidt de ønsker å oppsøke et godkjent verksted, en teststasjon eller biltilsynet ved innkalling til kontroll.

For Hortens vedkommende skal S-ordningen utprøves. Vegdirektoratet ønsker ikke at begge ordningene utprøves ved en stasjon samtidig av hensyn til å måle effekten av ordningene.

Mandag 7. november ble det avholdt et informasjonsmøte i Holmestrand for bilbransjen i nordre Vestfold. Det var stasjonssjef Anton Asbjørnrød fra biltilsynet i Horten som var ansvarlig for møtet og opplegget. Fra bilbransjens side orienterte Ole Thor Bakke som er medlem av verkstedsutvalget i Vestfold Bilbransjeforbund. Det møtte 30 deltagere fra forskjellige bilverksteder i nordfylket. Interessen for ordningen er stor og bilbransjen håper at denne nyordningen kan bidra til å trekke flere kunder til verkstedene. Derfor ønsker bilbransjen at den nye K-ordningen også kan gjennomføres i Vestfold så snart som mulig. Bilbransjen ønsker også at hele fylket kan bli med i ordningen så tidlig som mulig. De ønsker ikke at prøveordningen skal vare i 3 år som forutsatt av Vegdirektoratet.

Det kan også presiseres at prøveordningen bare vil omfatte kontroll av lette kjøretøyer – m.a.o. person- og varebiler inntil 3500 kg.



To sentrale personer på orienteringsmøtet i Holmestrand var Ole Thor Bakke fra verkstedutvalget i Vestfold Bilbransjeforbund (t.v.) og stasjonssjef Anton Asbjørnrød fra biltilsynet i Horten.

## ADM./ØK.-AVDELINGEN . . .

Forts. fra side 7

gang, vil målsettingen være å drive forebyggende helsearbeid i arbeidsmiljøet.

### Opplæring

Vi regner med en bevilgning i 1984 nogenlunde tilsvarende 1983 og tar sikte på at opplæringsvirksomheten skal bli av omtrent samme omfang, muligens med en mindre økning.

Om opplegget skal opplyses følgende:

- For tjenestemenn i driften vil hovedvekten bli lagt på maskinføreropplæring og bruk og vedlikehold av maskiner og utstyr.

Et større opplæringstiltak for oppsynet vil bli startet opp neste år. EDB-opplæring vil stå sentralt også i 1984. I tillegg til nye grunnkurs vil vi prøve å arrangere videregående kurs i EDB. Lederopplæring vil det også bli fokusert på, i første rekke for anleggsbestyrere og distriktsledere, men også for biltilsynets mellomledere. Nye førstehjelpskurs vil bli satt opp, og de ansattes forhold til publikum vil bli viet oppmerksomhet. I tillegg kommer alle mer fagrettede opplæringstiltak.

Det sentrale opplæringsutvalg av 1974 har anbefalt 1,5–2 % av den totale arbeidstid brukt til opplæringstiltak. I 1983 har vi brukt 1,8 %, og ligger dermed innenfor det anbefalte.

Opplæringen er etter Hovedavtalen en forhandlingssak. Behovene for opplæring fra hver avdeling danner bakgrunn for neste års opplæringsprogram som har vært behandlet i fellesmøtet med organisasjonene.

**Bruk  
bil-  
beltet**



# HVA SKAL VI GJØRE I 1984

## Biltilsynet

### Trafikkseksjonen

Tilsynet av kjøreskolene i fylket vil ha den høyeste prioritet, såvel tilsyn av teoretisk som praktisk undervisning.

Vi vil søke i større grad å ansvarliggjøre kjøreskolene gjennom en bedre samordning av kjøretentamen og førerprøve, og på sikt kunne vektlegge prosessevalueringen framfor sluttevalueringen ved førerprøven.

Inneværende år medgikk ca. 1 årsverk på fylket til tilsynsarbeid. I henhold til arbeidsprogrammet 1983-85, vil dette økes med ca. 0,5 årsverk i 1984. Vi vil prioritere CEDE-opplæringen og den praktiske undervisningen i fase 1.

Innholdet av mellomperioden fra fase 1 - til fase 2 bør tas opp til drøfting. Vi søker å utrede dette forhold. Trafikale kontroller (fase 3) er et aktuelt arbeidsområde for biltilsynet. Vi søker bl.a. å bygge opp kompetanse i forbindelse med analyser av ulykkesforløp og studier av trafikantadferd. I dette inngår også siktkontroller, (nedisete vinduer).

Oppbygging av egenkompetanse vil i tiden framover være et stikkord, spesielt gjelder dette for det krevende tilsynsarbeidet. Det vil derfor være nødvendig med kurs bl.a. i førerkortklassene A og C, D og CE for våre sensorer.

Arbeidet med å sikre alle trafikanter en tilfredsstillende trafikkopplæring er et av hovedmålene for biltilsynet.

Samarbeidet med skoledirektøren i fylket vil fortsette i samme gode spor. En utredning av mopedopplæring som valgfag ved fylkets 25 ungdomsskoler foreligger i utkast form og vil starte opp ved en del ungdomsskoler skoleåret 1984/85. På sikt er det vår målsetting at samtlige ungdomsskoler skal kunne gi slik opplæring i 1987.

Valgfaget trafikk-kunnskap er i inneværende år presentert for ledelsen ved fylkets videregående

skoler. I samarbeid med kjøreskolene søker vi en videre spredning av tilbudet.

En melding om yrkessjåføropplæringen ble framlagt i 1983. Vi tar sikte på en videre behandling av saken i 1984.

Gjennom kontakt med Eik lærerhøgskole ønsker vi å nå førskolelærerne og lærere i den framtidige skolen med faget trafikkopplæring.

### Kjøretøyseksjonen

Det er slått fast i biltilsynets langtidsplan for 1983-85 at kontroll av tunge kjøretøyer skal gis topp prioritet. Denne prioritering følges i Horten og Larvik.

I Tønsberg er kontrollhallen av en slik beskaffenhet at kontroll av de tyngste kjøretøyene er umulig. Man vil derfor inntil den nye stasjonen på Ås står ferdig måtte bruke ressursene til kontroll av lettere kjøretøyer.

På grunn av kontrollhallens beskaffenhet har man i Tønsberg

til en viss grad gitt buss-selskapene anledning til å forestå kontroll av egne kjøretøyer. Dette er gjort etter å ha gjennomgått selskapenes verktøyer med utstyr samt vedlikeholds-/kontrollrutiner.

Det tas sikte på en utvidelse av denne ordningen til også å omfatte andre deler av fylket i den grad ovennevnte forutsetninger er oppfylt.

Foruten periodisk kontroll utfører hver av stasjonene alle former for kontrollarbeide. Med de korte avstander vi har i Vestfold er det aktuelt å vurdere en viss sentralisering av visse tjenester som f.eks. første gangs godkjenning av busser, lastebiler og vogntog, tankbilkontroll, ADR-kontroll, kontroll av kjøretøyer for transport av levende dyr m.v. En slik omlegging krever imidlertid en avklaring med berørte instanser, f.eks. kjøretøyprodusenter, importører og forhandlere.

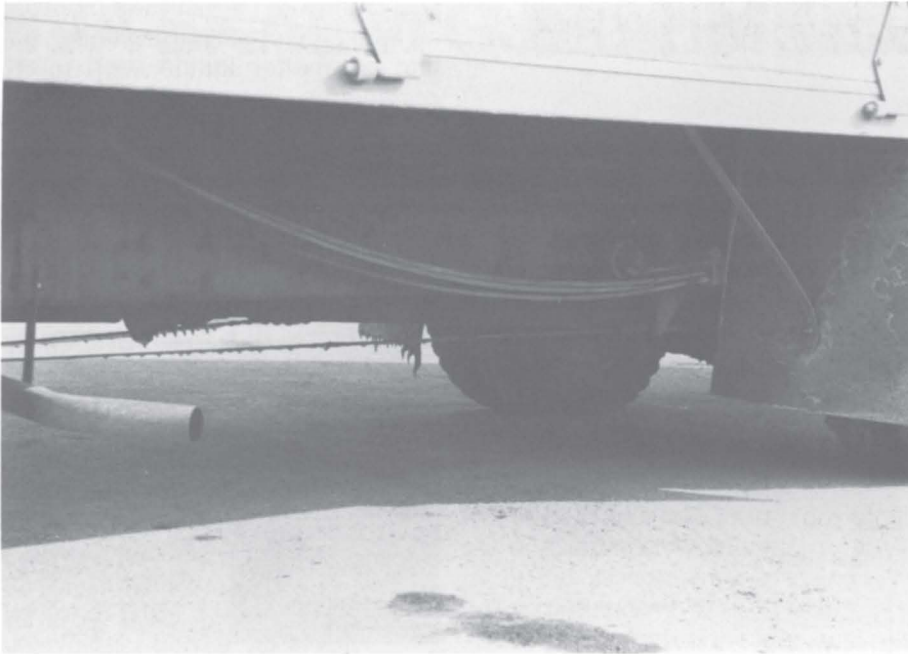
### Kjøretøyverkstedenes medvirkning i kontrollarbeidet

Kjøretøyverkstedene har fra 1980 deltatt i kjøretøykontrollen ved at de utfører etterkontroll av reparerte kjøretøyer. Ordningen sparer biltilsynet for ca. 7000 etterkontroller og gir kjøretøyseksjonen anledning til



Jo Mathisen gir ungdomsskoleelever teknisk informasjon om moped.





Et klart bevis på behovet for teknisk kontroll.

øket engasjement på andre prioriterte oppgaver. Det sparer samtidig publikum idet kjøretøyet ikke trenger framstilles hos biltilsynet mer enn en gang.

En utvidelse av kjøretøyverkstedenes medvirkning i kontrollarbeide, slik at dette også omfatter fulle periodiske kontroller nødvendigvis bl.a. utarbeidelse av opplæringsprogram for det personell ved verkstedene som skal forestå kontrollen.

Horten er utpekt som et av 5 prøvesteder for den nye prøveordningen med bilverkstedenes og teststasjonens medvirkning.

### Kontorseksjonen

Biltilsynet i Vestfold har 25 ansatte innen kontorseksjonen. Av disse har 5 funksjonærer førerkortarbeid som hovedbeskjeftigelse. Fra april 1982 ble det innført såkalt «livslang gyldighet» for førerkort. Foreløpig har vi ikke hatt arbeidsbesparelser p.g.a. tiltaket. Dette vil også være situasjonen en tid framover.

Innen kjøretøyregistreringen ble arbeidet med forsikrings sakene overtatt av forsikrings selskapene fra juni 1982. Dette betydde en stor besparelse for kontorseksjonen (ca. 2 årsverk).

Autosys ble innført ved alle biltil-

synsstasjonene i Vestfold i 1983. Noen vesentlig arbeidsbesparelse innebærer ikke dette før vi har lokal tilknytning til EDB. Utredning av totalbehovet for EDB innen vegvesenet i Vestfold er i gang.

Bilverkstedenes medvirkning i kjøretøykontrollen vil måtte føre til et stort merarbeid for kontorseksjonen. Dersom ordningen skal fungere, må det nemlig innkalles til kontroll et vesentlig høyere kjøretøyantall enn i dag. Videre må oppfølging og registerføring av dette arbeidet medføre økninger som kontorseksjonen er ikke rustet for.

### Brukskontrollen

Fra 1. januar 1983 ble brukskontrollen noe omorganisert idet denne funksjonen knyttes direkte til biltilsynsjefen. Fra samme dato ble stasjoneringsteden Larvik mot Tønsberg tidligere.

Stasjonering i Larvik er naturlig på bakgrunn av brukskontrollstasjonen på Solum.

Selv om mye av brukskontrollens ressurser nå vil bli brukt på Solum vil det fortsatt være aktuelt å dekke hele fylket.

En bør derfor fortsatt ha i tankene bygging/utbedring av plasser hvor

vekt/brukskontroll kan utøves i fylket for øvrig.

Kontroll av kjøretøyer som transporterer ulike typer av farlig gods (ADR), er en av brukskontrollens oppgaver.

For å få sikre data å prioritere denne innsats etter, er det behov for kartlegging av hvor disse transporter går i Vestfold, herunder godstype og mengde.

Samtidig må en søke å klarlegge i hvilken grad kjøretøy og fører oppfyller de krav gjeldende regelverk stiller.

Denne problemstilling er derfor tatt opp under avsnittet om aktuelle utredninger i biltilsynet.

### Kontrollaksjoner

Det har hvert år blitt avholdt større lyskontrollaksjoner i alle Vestfoldbyene. Aksjonene har funnet sted i tidsrommet oktober–november. Det har deltatt personell fra alle stasjonene samt brukskontrollgruppen.

De tre siste årene har en samtidig gjennomført tilsvarende kontrollaksjon for dekkutrustning og siktkontroll.

Ca. 10.000 kjøretøyer har kjørt gjennom de såkalte «lys-/dekklopene» pr. år. Av disse har ca. 1.500 hatt åpenbare mangler.

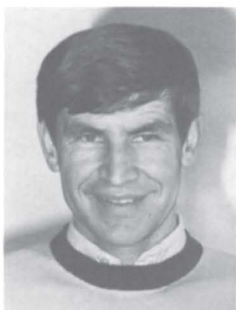
Ut fra den store betydning lys- og dekkutrustningen har for trafikksikkerheten spesielt på denne årstid, vil tilsvarende fellesaksjoner også bli avviklet høsten 1984.



# 5 ansatte om vårt forhold til publikum

Intervju: Jan Haugerød

Hvordan vårt forhold til publikum er i dag, er et viktig moment når vi skal arbeide videre med Aksjon Publikum. Vestfolder'n har vært i kontakt men noen av våre ansatte og spurt om Deres syn på vårt forhold til publikum.



Jan Erik Gravningen,  
Grunnseksjonen

Vi er i mange tilfeller de første som kommer i direkte kontakt med grunneierne da vi er pålagt å forhandle om minnelige avtaler ved kjøp av grunn.

Det som da skjer er at vi ofte blir stilt ansvarlig for alt vegvesenet har foretatt seg tidligere overfor vedkommende uavhengig av om det henger sammen med den aktuelle saken eller ikke. Det hender da at vi får høre mye rart. Ofte beror dette på misforståelser av forskjellig art.

Det kan nok skyldes at det ved flere anledninger har vært en upersonlig og byråkratisk saksbehandling på forhånd. Vår oppgave innledningsvis blir da å forsøke og bryte gjennom de oppfatninger folk tidligere har dannet seg av etaten.

For grunnseksjonens egen del tror jeg at forhold til publikum er godt. Vi får ofte høre at folk er fornøyd med den saksbehandling vi selv utfører. Også i tilfeller hvor vi går ut og gir publikum et negativt svar blir våre avgjørelser respektert og folk takker ofte for den forholdsvis omfattende orientering vi gir om forvaltningslov, klageadganger og videre saksgang i konkrete saker.



Berit Jensen,  
Biltilsynet Larvik

Jeg tror stort sett at vårt forhold til publikum er bra, men kanskje kan vi i biltilsynet lære oss bedre hvordan vi bør behandle kundene våre.

For oss som sitter med den daglige kundebehandlingen, er det også svært viktig å kjenne de regler og bestemmelser som gjelder for de forskjellige sakene vi behandler. Her ved vår stasjon har vi vært heldige, vi har både en stabil personalstab og har fått være med på kurser for å gjøre oss bedre rustet rent faglig.

Hvis vi ikke behersker oppgavene våre, vil vi ikke kunne greie å ha et godt forhold til vårt publikum.



Peder Kristensen,  
Vedlikeholdsavdelingen

De menneskene som jeg har kontakt med gjennom mitt arbeid tror jeg stort sett har et positivt inntrykk av vegvesenet. Hvis jeg skal nevne noe spesielt i forholdet til publikum, må det være at vi enkelte ganger ikke er flinke nok til å fortelle på forhånd hva vi skal utføre av arbei-

der. Dette kan nok være litt uheldig, og føre til at enkelte irriterer seg på ting de mener kunne vært utført annerledes.

Vi har flere eksempler på at dette ikke skjer når vi på forhånd forteller hva vi skal gjøre. Vi har nå i en tid holdt på langs rv. 304 fra Sundet mot Holm, og her informerte vi godt før arbeidene ble satt i gang. Her har grunneierne vært godt fornøyd.



Hege Willson,  
Administrasjonsavdelingen

Jeg har nå i nesten to år arbeidet ved vegkontorets sentralbord og hatt kontakt med alle som har ringt til oss eller besøkt vegkontoret.

Jeg synes at vi har et godt forhold til publikum og de fleste av dem er hyggelige mennesker som setter pris på den hjelpen vi gir dem.

Jeg føler enkelte ganger at publikum vet svært lite om vegvesenet, og derfor er det viktig at vi som betjenere sentralbordet kjenner godt de forskjellige arbeidsoppgavene de enkelte saksbehandlere utfører. Først da kan vi sende kundene til den rette personen med en gang.

Det er også svært viktig for oss at vi alltid vet hvor de forskjellige folkene i huset er. Derfor må alle huske på å gi beskjed når de forlater kontoret for å gå på et møte, reise ut på befaring eller er på kurs. – Hvis vi ikke vet det, kan vi ikke få gitt publikum den service de har krav på.



Erik Duvholt,  
Biltilsynet, Tønsberg





# HVA SKAL VI GJØRE I 1984

## Planavdelingen

av Tore Foss

I 1983 ble det fra vår side lagt ned et betydelig arbeid for å få avklaring av linjevalget for E18 i midt fylket. Dette arbeidet lykkes i og med at vi – i et godt samarbeid med Vegdirektoratet – fikk utarbeidet en egen Stortingsmelding om E18. Stortinget behandlet denne meldingen i vår sesjonen 1983 og gikk her inn for den løsning som vegsjefen og fylkets politiske myndigheter anbefalte når det gjaldt E18 i Sandefjord og Sem. Linjevalget i Stokke ble utsatt.

Denne avklaringen var meget kjærkommen sett med våre øyne. Vi har nå det nødvendige grunnlag til å starte detaljplanleggingen på E18. Dette arbeidet vil legge beslag på betydelige ressurser på avdelingen både i 1984 og videre framover.

Planavdelingen har ansvaret for vegkontorets arbeid med revisjon av Norsk Vegplan (NVP) for perioden 1986–89. I løpet av 1983 har vi vært gjennom de sentrale diskusjoner og prioriteringer. Vi regner med å kunne legge fram et samlet forslag til NVP

i midten av januar 1984. Forslaget skal presenteres for fylkets samferdselsstyre før det sendes samtlige kommuner til uttalelse. I april/mai 1984 vil samferdselsstyret, fylkesutvalg og fylkesting behandle saken endelig. Deretter sendes den til Vegdirektoratet som vil fremme alle fylkenes planer for Stortinget i form av en Stortingsmelding våren 1985. Som det framgår, er det en omfattende behandling.

Arbeidet med NVP har vist at omfanget av g/s-vegutbyggingen vi til nå har hatt i Vestfold må trappes noe ned i årene framover p.g.a. reduksjon i bevilgningsrammene. Dette krever en viss omfordeling av arbeidsinnsatsen. Mot slutten av 1984 vil bemanningen på g/s-vegplanleggingen bli trappet noe ned til fordel for økt innsats på andre trafikksikkerhetstiltak.

### Planlegging av 1984/85-prosjektene

Ifølge budsjettet for 1984/85 skal vi i tillegg til oppstarting av E18-anlegget i Sandefjord bygge om rv 303,

Gokstadveien i Sandefjord og rv. 312, Auli-undergangen i Sem. For prosjektet på rv. 303 foreligger stadfestet reguleringsplan og for Auli-undergangen godkjent detaljplan. Planavdelingens arbeid i 1984 med disse prosjektene vil bestå i byggeplaner. For E18 i Sandefjord vil vi avslutte den formelle behandlingen av detaljplanen og utarbeide byggeplan for strekningen fra Tassebekk til Foksrød. Stortinget gikk også ved sin behandling av 1985-budsjettet inn for å starte utbyggingen av den nedre del av Elveveien i Larvik. Vi er kommet relativt langt med de tekniske planene for dette prosjektet. Det gjenstår imidlertid den formelle behandling i Larvik og Hedrum kommune.

### Planlegging for perioden 1986–89

I tillegg til planavklaring for E18 i midt fylket har vi i 1983 fått en avklaring for rv. 310, Horten–Borre som gjør det mulig å gå videre i den formelle behandlingen av detaljplanen. Disse to prosjektene utgjør nesten 83% av totalrammen i det foreløpige forslag til investeringsprogram for perioden 1986–89. Plansituasjonen for perioden synes derfor ganske lys.

I 1984 vil vårt arbeid bestå i å detaljplanlegge strekningen av E18 forbi Semsbyen. Dette er et prosjek

Vi er til for kundenes skyld og det er viktig at vi har et godt forhold til dem. I vår jobb er vi i den situasjon at vi enkelte ganger må ta avgjørelser som er ubehagelige. Jeg tenker da i første rekke på at enkelte førerkortkandidater stryker. Disse uheldige får nok et noe annet inntrykk av etaten vår enn de personene som går glatt gjennom prøven. Dette skyldes nok mer sakens natur enn vår opptreden som ansatt i etaten.

Vi forsøker å prioritere publikumsbehandlingen framfor andre oppgaver, og jeg føler at kundene våre får det de er ute etter. Personlig kan jeg tenke meg at vi bør gjennomføre en ordning med langdag en dag i uka. Da vil vi også kunne gi dem som er ute i fast arbeid på dagtid et bedre servicetilbud.



Planavdelingen vil i 1984 detaljplanlegge den nye E-18 utenom Semsbyen.



som er beregnet å koste ca. 120 mill. kr. Planarbeidet har startet opp på den nordligste delen fra Fyllpå til Aulerød. På strekningen fra Aulerød til Ekely vil arbeidet starte opp så snart Samferdselsdepartementet har tatt endelig standpunkt til de klager som er kommet inn på linjevalget.

Den formelle behandling av detaljplanen for rv. 310, Horten–Borre vil foregå i første halvår 1984. Vi regner med at den endelige avgjørelse om løsningen gjennom Steinsnes må tas av sentrale myndigheter.

I tillegg til de oppgaver som er nevnt ser vi det som viktig å fortsette planarbeidet med andre prosjekter, både med tanke på senere perioder, men også som mulige reserveprosjekter i perioden 1986–89 hvis noe uforutsett skulle skje. Vi vil derfor i 1984 slutføre hovedplanene for E18, Vassbotn og rv. 315, Botneveien–Hvalberg i Holmestrand. Det samme vil vi gjøre med hovedplanen for nåværende E18 fra Buskerud grense til Holmestrand. Denne planen består i å se ulike tiltak langs nåværende veg i sammenheng samt å finne fram til tiltak som kan være med på å avvikle trafikken på den nåværende veg inntil det er bygget ny E18. Vi vil også starte arbeidet med en lignende plan for E18 på strekningen fra Mulvika til Fyllpå.

Da Stortinget behandlet E18 i

midtfylket, ble det bedt om ny hovedplan for strekningen innen Stokke, fra Ekely til Tassebekk. Arbeidet med denne planen vil bli startet opp i begynnelsen av 1984.

Av andre planer hvor vi etterhvert også ønsker en avklaring kan nevnes E18 i Hedrum, rv. 301, Jordet–Grevle, rv. 306, Glønnen–Skoppum, rv. 318, Sande sentrum–Hanekleiva og ringveg Tønsberg. Også disse planene vil det bli arbeidet med i 1984.

### Andre høyt prioriterte oppgaver

#### *Gang-/sykkelveger*

I løpet av 1984 vil vi fullføre planene for 10 prosjekter, videreføre 2 igangværende planer og starte opp planleggingen av ca. 5 nye. Disse 5 nye er prosjekter som ligger noe fram i tid. På denne måten vil vi skaffe oss en viss planreserve når det gjelder gang-/sykkelveg-prosjekter.

#### *Lysreguleringer*

Vi regner med å være over den store vekstperioden for nye lysregulerte kryss i fylket. Det vil nå være viktigere å få til en hensiktsmessig oppfølging og drift av de lyskryssene vi har.

#### *Ulykkesbelastede punkter og strekninger*

Vi arbeider for å oppnå et utvidet og løpende samarbeid med politiet om

vurdering og utbedring av ulykkesbelastede punkter og strekninger. Vi håper at dette arbeidet skal bære frukter i form av praktiske samarbeidsrutiner i løpet av 1984. Her vil også andre deler av vegvesenet som biltilsynet og vedlikeholdet bli trukket inn.

#### *Registreringsopplegg*

Et nytt utstyr og opplegg for trafikktelegninger vil bli satt i drift i 1984. Vi vil da få nytt utstyr på de 4 tellepunktene som er kontinuerlige, d.v.s. teller trafikken hele året. Utstyret vil gi bedre og mer detaljerte data enn hva vi idag har. På en rekke andre steder vil det også bli foretatt trafikktelegninger med nytt utstyr, men ikke kontinuerlige tellinger.

#### *Transportplanlegging*

I løpet av 1984 vil vi – som en del av arbeidet med å avklare ringvegen nord for Tønsberg – se på alternative måter å bedre byens trafikkproblemer. Stikkord er bl.a. parkering, trafikksanering og tungtransportruter.

#### *Øvrige arbeidsoppgaver*

Avkjørselsbehandling, reguleringsplan-behandling, fartsgrenser, skilting/oppmerking vil stort sett følge vel innarbeidede arbeidsrutiner også i 1984.

## Registrering av sykefravær for alle tilsatte

av Karsten Gjersøe

Vi har tidligere orientert om syke- og skadefraværet for vår vegarbeidsdrift og vegkontorets tilsatte.

Vi har også lovet å få til en registrering for alle grupper innen vår virksomhet. Dette mener vi nå er i gjenge og vi vil presentere den første oversikten så fort som mulig på nyåret. Den vil vise en oversikt for annet halvår 1983.

Når vi nå har gått aktivt inn for å se på sykefraværet for alle deler av vår virksomhet, har dette sammenheng med at Arbeidsmiljøutvalget har viet dette stor oppmerksomhet.

Det er også helt klart at AMU skal holde seg orientert om sykefraværets utvikling, og påse at det blir satt i gang tiltak der det er nødvendig.

Før vi begynner å presentere noen flere oversikter mener vi det er av betydning at vi redegjør hvorfor det legges ned såpass mye arbeide på dette feltet.

1. Som nevnt er AMU pålagt gjennom arbeidsmiljøloven å følge utviklingen i spørsmål som angår arbeidstakernes sikkerhet, helse og velferd.

2. Sykefraværet er et problem for den ansatte, for virksomheten og for samfunnet.

Vi vil her komme inn på virksomhetens problemer når noen blir borte fra jobben. For oss som er på vegkontoret og biltilsynet vil fravær bety en dårligere service for publikum og driften. Felles for oss alle er at den som er på jobben vil få et større arbeidspress når noen er borte.

3. Vi er i ferd med å etablere en ny bedriftshelsetjeneste som skal arbeide med forebyggende tiltak



## SYKEFRAVÆR VED VEGKONTORET 1978-82

År	Tot. sykefrav. dager	%	Langtidsfrav. dager	%	Korttidsfrav. dager	%
1978	505	2,4	288	57,0	217	43,0
1979	619	3,0	401	64,8	218	35,2
1980	601	2,9	344	57,2	257	42,8
1981	826	3,9	529	64,0	297	36,0
1982	917	4,4	716	78,1	201	21,9

og da er det av betydning å kunne legge fram oversikter for alle deler av vår virksomhet.

4. Som nevnt i punkt 2 er sykefraværet et felles problem for den enkelte og vår etat.

Hvis det er forhold på arbeidsplassen som direkte eller indirekte er årsak til sykefravær må dette først forsøkes løst innen avdelingen før en søker å få løst dette på annen måte. Derfor er det nødvendig at alle deltar aktivt i dette og følger med i den generelle utvikling.

Når det gjelder de konkrete tall for de forskjellige avdelingene i vår virksomhet, så har vi jo tidligere presentert oversikt for vegarbeidsdriften og vegkontoret.

Vi har nå bearbeidet sykefraværstallene for vegkontorets tilsatte på samme måte som vi presenterte driftens sykefravær på i Vestfolder'n nr. 4/83. Sykefraværet er her fordelt på korttidsfravær (1-3 dager) og langtidsfravær (sykemelding) og vi har gått helt tilbake til da egenmeldingen ble innført i 1978 for å se utviklingen.

Som vi ser er sykefraværsprosenten lav på Vegkontoret, men denne viser også i likhet med vegarbeidsdriften en stigende tendens og har økt til nesten det dobbelte i løpet av de siste fem år.

Det er all grunn til å følge nøye med denne utviklingen da sykefraværsprosenten ofte indikerer på etatens sunnhetstilstand.

Fordelingen mellom langtids- og korttidsfravær viser at det er uforholdsmessig mye korttidsfravær. Arbeidsgiverforeningens oversikter viser at forholdet mellom langtidsfravær og korttidsfravær fordeler seg normalt med 85% på langtids- og 15% på korttidsfravær.

Noen god forklaring på hvorfor vi har så mye korttidsfravær i forhold til langtidsfravær kan jeg ikke gi noe

enkelt og entydig svar på, men registreringen på fleksiskjemaet er jo det avgjørende for at dette skal bli riktig.

En ting som jeg kan tenke meg kan være årsak er at noen må være hjemme for å passe sine barn som er syke. Dette fraværet skal ikke registreres som sykefravær på fleksiskjemaet. Kryss da av i rubrikken for annet eller perm og skriv årsaken i merknadsrubrikken.

Det bemerkes at hvis en hjemme p.g.a. syke barn under 10 år skal det sendes søknad. For å forenkle saksgangen ved slike søknader, har vi utarbeidet et skjema som arbeidstakeren skal fylle ut og sende personalseksjonen. Skjemaer kan fås ved henvendelse til arbeidsleder/oppsynsmann eller ved personalseksjonen, vegkontoret.



## AKTUELL INFORMASJON

### STILLINGER/INNSPARINGER

For 1984 er det foreslått at vegadministrasjonen skal redusere stillingstallet med 17. Vegdirektoratet skal bidra med 5 stillinger og fylkene med 12.

Reduksjonen i fylkene forutsettes gjennomført ved at det inndras 1 stilling i alle fylker unntatt: Akershus, Vestfold, Rogaland, Hordaland, Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag.

Vestfold har altså fått anledning til å opprettholde eksisterende stillingstall, men forutsetningen er at en stilling benyttes til et midlertidig engasjement i forbindelse med planlegging av ny E-18 i midt fylket og at denne dras inn om 2 år.

### EDB-UTSTYR VED VEGKONTORENE/BILTILSYNET

I budsjettforslaget for 1984 er det ført opp midler med sikte på anskaffelse av minidatamaskiner ved vegadministrasjonen i fylkene.

Denne ønskede satsing på EDB-utstyr bygger på erfaringer fra flere prøveprosjekter rundt om i fylkene, bl.a. ved vegkontorene i Hordaland og Buskerud. Erfaringene har bl.a. vist at:

- Gjennomføringen av de kontoradministrative rutiner på EDB har gått bra.
- Bruk av felles minimaskin for vegkontor og biltilsynsstasjonene var mindre vellykket, i hvert fall med det utprøvede utstyr.
- Tekstbehandlingsfunksjonen ble dårlig ivaretatt på det utstyr som ble utprøvet.

Vegdirektoratet har bedt om tilbud på leveranse av minidatamaskiner til vegadministrasjonen i fylkene. 8 leverandører har gitt tilbud og en avklaring i valg av utstyr ventes å foreligge i mars/april 1984.

Vegdirektoratet har med bakgrunn i et utvalgsarbeid truffet følgende vedtak om fordeling av utstyr i 1984:

1. Biltilsynsstasjonene i Stavanger, Trondheim og Oslo.



*Nå reagerer vegvesenet*

## Pløying langs riks- og fylkesveger kan være farlig

*Reportasje: Jan Haugerød*



**Vegvesenet finner det riktig å reagere på at gårdbrukerne bruker riks- og fylkesvegene som interne driftsveger og vendeteiger i forbindelse med pløying. Enkelte gårdbrukere respekterer heller ikke eiendomsgrensene mot offentlig veg og pløyer flere steder helt inn i vegbanen.**

Vegmester Odd Pape i vedlikeholdsområde 3 har flere steder disse problemene. Tilgrising av vegen ved at gårdbrukerne kjører ut på vegen med sølete dekk resulterer i at vegbanen blir såpeglatt ved nedbør. Denne glatte hinnen kan føre til trafikkuhell med alvorlige følger.

Også dette med pløying inn i vegskråningen der hvor vegen ligger i samme høyde som jordene er et stadig tilbakevendende problem. Dette skader vegbanen og nedsetter vegens bæreevne. Den slags pløying tetter også veggroftene og dreneringen langs vegen ødelegges. En følge av dette blir at overvannet ikke ledes bort, men blir stående å demme utover jordene.

I mange tilfeller dyrker bondene flere meter av vegvesenets grunn langs vegkanten. Hvis ikke bondene

respekterer at vi nekter pløying helt inn i vegkanten her, kan vi bli nødt til å nekte bruk av all jord som tilhører vegvesenet, sier Pape.

Vi skal være de første til å innrømme at vi flere steder ikke eier noe særlig grunn utenfor vegbanen, men også her er det viktig at vegen ikke ødelegges av pløying i vegkanten. Vi hører ofte at vegen år etter år trykker seg ut over jordene. En medvirkende årsak til det kan være at bondene pløyer helt inntil vegen, og da mister vegkanten bæreevnen. Når så de tunge lastebilene kommer ut på kanten, svikter denne litt og presses etter hvert utover.

Vi kan således slå fast at det er uheldig for bonden å pløye helt ut i vegkanten selv om det er bondens grunn. Fra vegvesenets side blir det jobbet bevisst for å få orden i alle eiendomsforhold, men det sier seg selv at med 250 mil eiendomsgrense her i Vestfold blir ikke dette ordnet over natten. Vi vil nå ta denne saken opp med bondene og jordbruksorganisasjonene og informere om våre problemer. Hvis vi kan få i gang et samarbeid med landbruket om en holdningsendring, tror vi at saken kan løse seg i løpet av en tid. Det vi foreløpig vet, er at Bondelaget i Vestfold forstår våre problemer og vil være med på å gjennomføre en kampanje.



*Vegmester Odd Pape og distriktsleder Audun Nordbotten kan bare konstatere at her er det pløyd helt inn i asfalten. Pape kan fortelle at på dette stedet eier vegvesenet 3 meter grunn utenfor vegkanten.*



# HVA SKAL VI GJØRE I 1984

## Anleggsavdelingen

Av Ivar Wulff

I 1984 vil vi ha til disposisjon noe i overkant av 80 mill. kr. til veginvesteringer på riksvegsiden. Så langt vi har oversikt over foreløpig vil vi imidlertid ikke bruke mer enn 67,5 mill. kr. Dette kommer av at en del av anleggene av forskjellige årsaker ikke kan settes i gang før nokså sent på året 1984, eller først i 1985.

Vårt forbruk og dermed innsats i første halvår 1984 kommer derfor til å være relativt beskjedent. Derimot kommer vi til å ha rikelig tilgang på oppgaver i annet halvår 1984 – og for såvidt også gjennom hele 1985. For anleggsavdelingen vil derfor hovedproblemet for 1984 være å holde en rimelig og fornuftig grad av jevn beskjefligelse gjennom første halvdel av året.

Til en viss grad kan sies at vi har gått inn i denne litt vriene situasjonen med åpne øyne. Da vi besluttet forsering av E-18 forbi Holmestrand med åpning mai 1983, visste vi at dette som delkonsekvens ville føre til en viss manko på oppdrag i perioder etter. Likevel er vi vel enige om at det var samfunnsmessig riktig å åpne Holmestrandstunnelen så tidlig som mulig.

Vi så det derfor som vår oppgave, i samarbeide med planavdelingen og grunnseksjon, å arbeide for å få denne «overgangsfasen» så kort og lite pinfullt som mulig. For 1983 har dette lykket ganske godt, synes vi – og etter hvert ser det ut til at vi også skal få løst de verste problemene for 1. halvår 1984. Dette har først og fremst skjedd ved at E-18 Klinestad–Foksrød delvis er startet opp allerede høsten 1983 – d.v.s. over et halvt år før planlagt. Samtidig har vi fått tilgang på noen få ekstra miljøtiltak: Gs.-veg Brua–Vear, rv. 303, Gs.-veg med undergang under rv. 35, Hof sentrum og eventuelt også mindre gs.-vegtiltak langs E-18 i Undrumsdal og ved Gutu. Vi har dessuten forsert anleggsstart for miljøanlegg langs rv. 315, Holmestrand.

Det ser derfor ut til at året 1984

skal kunne gi tilstrekkelig med oppgaver for anleggsdriften – om enn noe i underkant for første halvår. Til gjengjeld blir det mer enn rikelig med oppgaver fra ferien 1984 og i lang tid framover.

Fylkesvegbevilgningene er lave for å ha nevnt det, – i likhet med de siste par år av en slik art at de ikke får noe betydning før i 1984.

### Oversikt over riksveganlegg 1984 – Ordinære anlegg:

**E-18 – KLINESTAD–FOKSERØD**  
Fortsettelsen av nye E-18 nordover forbi Sandefjord startet alt i oktober 1983 med bru for ny planfri kryssing over E-18 ved Foksrød. I 1984 vil vi bruke ca. 15 mill. kr. på denne strekningen. Parsell Klinestad–Tassebekk vil være åpen for trafikk i 1987 og vil da ha kostet 66 mill. 1984 kroner.

### RV. 35 – TOMSBAKKEN

Arbeidene her vil være fullført før ferien 1984. Da vil vi også ha bygget

bru for planfri kryssing av gang-/sykkelveg langs rv. 310 over kryss ved Tomsbakken. Brua er kostnadsberegnet til 0,9 mill. kr. mens nyanlegget vil koste 1,4 mill. kr. i 1984.

### RV. 303 – KRYSS RV. 301 LARVIK

Det vil bli brukt 4,8 mill. kr. til dette anlegget i 1984. Anlegget startet i desember 1982 og vil være ferdig ca. 1. oktober 1984. Totale kostnader vil bli i alt ca. 13 mill. kr. Foruten ny bru for NSB har da Larvik fått økt kjørehøyde for rv. 301 til Stavern.

### RV. 303 – GOGSTADVEGEN

Anlegget starter etter ferien 1984. Dette anlegget må sees i sammenheng med gang-/sykkelveganlegget rv. 303 Nilsesvingen–Nesskogen. Det vil samlet gå med 11 mill. kr. til disse to prosjektene i 1984 hvorav 2 mill. til Gogstadvegen. Totalt vil Gogstadvegen koste 10,6 mill. kr. og være ferdig senhøstes 1985.

### RV. 306 – BORRE–GLENNE

Arbeidene startet opp 15. oktober 83. Planlagt forbruk 5,2 mill. 83-kroner. Anlegget regnes ferdig oktober 1984. Ca. 1,5 km ny rv. 306 (lagt om langs nordsiden av NSB).

Forts. side 18



Allerede nå er arbeidene på Rv. 303 startet opp ved Nilsesvingen. Til sammen skal det i 1984 brukes 11 mill. kroner på Gokstad-veien i Sandefjord.



# HVA SKAL VI GJØRE I 1984

## Maskinavdelingen

av Martin Nordkvælle

At det er gått et helt år siden sist jeg skrev en liknende beretning til «Vestfolder'n» er for meg ubegripelig – men likevel riktig nok. Enda et år er snart avviklet i maskinavdelingens over 30-årige historie.

Året 1983 kan vel for avdelingen stå for informasjonsåret – eller rettere sagt startåret for en utvidet informasjon i og fra avdelingen. Det er i året innført en systematisk møtevirksomhet i form av avdelingsmøter, kontaktmøter og driftsmøter.

Vi har gjennomført «Ås-dagene» – orienteringer for ingeniører og oppsyn ved vedlikeholds- og anleggsdriften, samt for maskinførere og verksted- og lagerpersonalet ved maskinavdelingen. Alt med det mål for øye å gi, og kanskje også få, en langt bedre informasjon om hva

vi gjør ved avdelingen og i vegvesenet forøvrig.

Planene for maskinanskaffelsene for 1983 er stort sett gjennomført og biler og maskiner er på plass i driften.

Utbyggingen på Ås har også i 1983 satt noen spor etter seg. Vann- og kloakkledningen fra syd-østre del av maskintomten er gjort ferdig dette året.

I 1984 – utpå våren – vil arbeidet med bygging av det nye laboratoriet og vegstasjon for område 2 settes igang. Forutsetningen er at bygget skal stå ferdig og tas i bruk våren 1985.

Planene for maskinanskaffelsen i 1984 er ikke av de store tingene. Av større utstyr er bestilt for levering i første halvdel av året:

2 stk. Volvo F10 m/ boggi-  
lettdumper lastebiler  
4 stk. VW LT35 Pick Up  
1 stk. merkemaskin montert på  
Volvo 616 lastebil-

Sistnevnte merkemaskin er forsåvidt noe nytt. Et par prototyper har vært prøvet i et par fylker i dette året med godt resultat. Merkeutstyret har en vesentlig større kapasitet og vil klare seg med mindre mannskap og – kanskje det viktigste – førerne på bilen sitter bedre skjermet og sikret i trafikken.

Merkemaskinen er bestilt for levering ca. 1. april 1984.

På opplæringssiden vil vi forsøke å legge opp til både bedre grunnskolering for verkstedpersonalet og maskinførere og om nødvendig være med på omskoleringstiltak.

Jeg vil også nytte anledningen til å ønske alle ansatte i vegvesenet en riktig god jul og et godt nytt år med en spesiell takk til masinavdelingens ansatte for innsatsen i 1983.

### ANLEGGSAVDELINGEN . . .

Forts. fra side 17

#### RV. 308 – KJELLEUNDERGANGEN

Startet 15. august 1983, vil i det vesentligste være ferdig til jul 83. Etterarbeide utføres våren 84. Anleggskostnad ca. 1,9 mill. kr. Når dette arbeidet er utført vil Tønsberg ha fått en ny innfartsveg med full fri høyde.

RV 312 – AULIUNDERGANGEN  
Arbeidene begynner august 1984 med interimsbru for NSB. Når anlegget er ferdig i 1985 vil Tønsberg ha nok en innfartsveg med full fri høyde. I 1984 vil vi bruke ca. 1,5 mill. Totalt vil anlegget koste 4,5 mill. 83-kroner.

RV. 314/315 –  
HEVING AKSELTRYKK  
Programmet med å øke akseltrykket til 10 tonn på riksvegnettet fortsetter. I 1984 vil vi bruke 1,1 mill. kroner til dette.

RV. 319 – SVELVIK  
Prosjektet Brenna-Åsgaten startet høsten 1983. Anlegget, ny riksveg



Maskinavdelingen utførte i 1983 ca. 46 % av den totale bil- og maskindrift ved vegvesenet i Vestfold. I 1984 vil avdelingens virksomhet bli omtrent den samme som i 1983.



## Hallingkastet 1983

# JUBEL PÅ GOL

av Wenche Linnom

«Allerede» i slutten av august startet damelaget opp med trening med tanke på en tur til Gol senere på høsten. Fra 7.-9. oktober skulle nemlig Hallingkastet arrangeres, og ut fra tidligere erfaringer visste vi at det var noe vi veldig gjerne ville være med på.

Noe seriespill har det ikke blitt de siste årene på grunn av kampoppsettet i bedriftsserien, men med litt oppfriskning av håndballregler og intensiv-trening sammen med en del av guttelaget, regnet vi med at vi i allefall kunne være med å spille for moro skyld. Ambisjoner om å ta pokalen med hjem hadde vi ikke.

Puljen vi var plassert i besto, bortsett fra oss, av Telemark, Hordaland og Sør-Trøndelag. Vi møtte Hordaland i den første kampen vår på fredag og tapte med 4-1. Dette håpet vi imidlertid at vi kunne rette på i kampen mot Sør-Trøndelag senere på fredagskvelden. Trønderjentene skulle imidlertid vise seg å være skudd-sterke, og vi tapte igjen,

denne gangen 9-3. Etter mye moro fredag kveld, med dans til ut i de tidlige morgentimer, skulle vi møte Telemarkslaget lørdag morgen kl. 8.30.

Uansett hvem som var mest trøtte av lagene, var nok jentene fra Telemark bedre enn oss på banen, og de vant da også med 5-2. Både Sør-Trøndelag og Telemark gikk senere videre til semifinale-kamper, og lørdag ettermiddag kunne Telemarkjentene også feire sin seier som vinner på damesiden i årets turnering. Med tanke på dette var kanskje ikke vår innsat dårlig allikevel?

På banketten lørdag kveld ble seirende lag behørig premiert og hyllet. Det var imidlertid ikke bare jentene fra Telemark som kunne reise hjem med pokal i kofferten. Det var i år satt opp en «Fair Play»-pokal, en vandrepokal som må vinnes tre ganger for å få den til odel og eie. Dommerne i turneringen skulle dele ut denne utmerkelsen til det av de deltakende lag som etter deres mening hadde vist «penest oppførsel» på banen.

Mange pene ord ble sagt i forbindelse med utdelingen og stor var derfor jubelen i Vestfold-leieren da oppmann for vårt damelag ble ropt fram for å ta imot premien på vegne av laget.

Årets vinner fra Telemark var nok glade og fornøyde, men det spørs om ikke vi jentene fra Vestfold var like glade og like fornøyde med innsatsen. Bildet skulle vel tale sitt tydelige språk.

Det er iallefall ingen tvil om at så sant vi kan klare å stille et lag er vi på plass også i 1984. Alle var enige om at dette var moro – seier eller ikke – håndball er først og fremst gøy.

Takk til arrangøren for nok et fint Gol-arrangement.



samt gang-/sykkelveg med overgangsbru, vil stå ferdig før ferien 1984 og vil ha kostet 8,8 mill. 83-kroner. Forbruket i 1984 vil være 5,3 mill. 83-kroner.

### SPESIELLE MILJØ- OG TRAFIKK-SIKKERHETSTILTAK

De største prosjektene vil ha følgende forbruk i 1984 (mill. kr.)

Rv. 303 Nilsesv. – Skårenvn.	9,4
Rv. 308 Kanalen – x rv. 309	1,4
Rv. 308 Kjærån – Borgheim	2,5
E-18 Gulli N x rv. 308	2,1
E-18 v/ Heimdal	1,9
Rv. 319	
Nøsterudvn. – Seilerhytta	1,9
E-18 Haugtuft – Klinestad	2,1
Rv. 315 Sykehusvn – Botnevn.	1,9
Rv. 315 Kirkevn. – Rambergvn.	1,8
Rv. 315 Rambergvn. – Gullhaug	2,1



En glad gjeng etter at Fair-Play-pokalen var erobret.

## I vedlikeholdsområde 1 —

# Syssetting av arbeidsledig ungdom

av Jan Haugerød

Vedlikeholdsområde 1 har i høst tatt inn 6 arbeidsledige ungdommer. Dette er et prosjekt som utføres i samarbeid med arbeidskontoret i Holmestrand. Utplasseringen er ledd i et 8 ukers yrkesorienterende program som gjennomføres i regi av arbeidskontoret.

I denne 8 ukers perioden er ungdommene ute på en arbeidsplass 4 dager i uka og inne på arbeidskontoret 1 dag. Opplæringen er således inndelt i en praktisk yrkesdel og en del av mer orienterende karakter. Hvert kurs omfatter 12 elever og i høst har det vært gjennomført 6 slike kurs. Kine Brekke Hansen ved arbeidskontoret i Holmestrand opplyser til Vestfolder'n at det på nyåret vil bli kjørt flere lignende kurs. Det er svært viktig for disse ungdommene å få yrkeserfaring og referanser ved senere søknader på ledige stillinger.

Dessverre er det for øyeblikket svært vanskelig for ungdommene å skaffe seg et arbeid etter gjennomført kurs, sier hun.

Vegmester Sommervik har hatt 6 av disse ungdommene utplassert i vedlikeholdsområde 1 nå i høst. Sommervik kan fortelle at ungdommene har gått inn i det daglige arbeidet i området da det ikke er bevilget midler til noen spesielle syssettingstiltak. For det meste har det blitt krattrydding og oppsetting av brøytepisk disse ungdommene har utført. Ungdommene har vist fin arbeidsinnsats og utført sin jobb på en svært bra måte.

På grunn av ansettelsesstoppen i vegvesenet kan disse ungdommene ikke se fram til en stilling i vegvesenet, men vi vil ønske dem lykke til og håper at de får seg en jobb så snart kurset er avsluttet.



Her er Runar Olsen t.v. og Sari Mehmet i gang med å sette opp brøytepisk på E-18.

## AKTUELL INFORMASJON . . .

Forts. fra side 15

2. Vegkontorene i Oppland, Telemark, Hordaland og Nord-Trøndelag.
3. Når leverandør er valgt, avgjøres hvorvidt Buskerud vegkontor (som har vært prøvetylke) skal få skiftet ut sitt utstyr.
4. Hvis det finnes dekning for utstyr til flere vegkontor, kommer disse 2 inn i følgende rekkefølge: Troms og Sogn og Fjordane.
5. De av ovennevnte vegkontorer som ikke får utstyr i 1984, vil få dette i 1985. For øvrig vil det ikke bli tatt standpunkt til hvilke andre vegkontorer som vil få utstyr i 1985 før det foreligger oversikt over størrelsen av kap. 1320, post 45 for 1985.

## NYHETER FRA RADIOFRONTEN

Som alle vet har det i lengere tid vært mulig å overføre en radiosamtale til telefonabonnenter ved anrop til vegsentralen og Verringen. Denne muligheten har imidlertid bare vært tilgjengelig på dagtid fordi dette utføres manuelt av betjeningen på sentralbordene.

Nå er det til vegsentralen anskaffet en enhet som automatisk kopler over et radioanrop til telenettet etter arbeidstid. Det er imidlertid visse begrensninger i systemet, da det ikke er mulig å ringe til andre abonnenter enn de som er kodet inn i systemet. I dag er telefonnummerene til alle oppsynsmenn i vedlikeholdet og på maskinsentralen, samt vegstasjonene og hovedsentralen på Kjellerbru lagt inn. Foruten disse har vi også lagt inn telefonnummerene til politi og ambulanser i Larvik, Sandefjord, Tønsberg og Horten. Dette vil kunne være av avgjørende betydning om du skulle komme opp i ulykker på vegen. Ved å bruke muligheten vi har til å varsle og tilkalle hjelp via telefonoverdraget, kan du raskt og enkelt komme i kontakt med hjelpeinstanser også etter arbeidstiden.

Om du skulle komme opp i ulykker



# Energisparende lyskryss

av Jan Haugerød



Lyssignalene i det nye anlegget i krysset veg Jarlsberg vertshus er det eneste lavspenntanlegget i Vestfold hittil.

**Vi har nå fått fylkets første og hittil eneste lyskryss med lavspenning. Det er det nye lyskrysset mellom E-18 og rv. 35 ved Jarlsberg vertshus. Lavspenntanlegget viser seg tydelig ved at lysene tennes og slukkes saktere enn i alminnelige lyskryss.**

Vi har spurt avd.ing. Finn Erling Berg ved vegkontorets planavdeling hvorfor det her er satsset på et slikt spesielt anlegg, og han svarer: Dette er et prøveprosjekt i samarbeid med Buskerud og Telemark. Ved siden av dette krysset er det noen kryss i Telemark som er bygd på denne måten. Etter det vi kjenner til er dette

de eneste lyskryss med lavspenning hittil i Norge.

Hensikten med å forsøke dette er å spare energi. Strømforbruket vil her ligge ca. 60% lavere enn for tilsvarende lyskryss med 220 volt spenning. Dessuten har 12 volts lypærene vesentlig lenger levetid enn vanlige pærer.

Dette anlegget blir noe dyrere i anskaffelse enn et tilsvarende alminnelig anlegg, men Torbjørn Haglund i Telemark (tidligere planavdelingen hos oss), har regnet ut at merkostnadene er tjent inn i løpet av ca. 4 år.

Norge har vært i en særstilling tidligere i og med at lyssignalene har hatt 220 volts spenning. I våre naboland og ellers i Europa er det vanlig med lavspenntanlegg. Kanskje vi i framtiden vil får det samme her i landet, vi pleier å komme etter selv om det tar tid.

Det som er karakteristisk for disse lavspenntanleggene er at pærene slukker og tenner saktere enn 220 volts pærene. Det ser ut som om lyssignalene har inntatt en noe «doven» holdning. Kanskje anlegget vil virke avstressende på trafikantene?

etter veg så husk på denne muligheten til å varsle.

Selve bruken av telefonoverdraget vil det bli informert og gitt opplæring på for alle radiobrukere på egne kurser/informasjonsmøter på vegstasjonene med det aller første.

## Kommunene må satse mer på trafiksikkerhet

– Kommunene må også yte en langt større innsats dersom vi skal klare å snu tendensen med økningen i antall trafikkulykker. Jeg vil bl.a. advare kommunene mot å legge ned sine trafiksikkerhetsutvalg.

Det er avdelingsdirektør Sven A. Holmsen i Vegdirektoratet som sier dette. Svært mange av landets kommuner har i dag egne trafiksikkerhetsutvalg. I forbindelse med at Norske Kommuners Sentralforbund nå arbeider med å forandre utvalgsstrukturen i kommunene, er skjebnen til trafiksikkerhetsutvalgene meget usikker.

– Alle kommuner bør ha endel personer som «bare» har til oppgave å ivareta trafiksikkerhet, og som er villig til å si klart ifra dersom de kortsiktige eller langsiktige hensyn til trafiksikkerheten settes til side, sier Holmsen.

Han anbefaler kommunene at de nå gir trafiksikkerhetsutvalget status som et underutvalg under hovedutvalget for teknisk sektor. En eller flere personer bør være med i begge disse utvalgene.

– Dette vil være et viktig skritt for å bedre disse utvalgenes muligheter til å arbeide for økt trafiksikkerhet, sier han.

Holmsen uttaler seg også kritisk til måten mange kommuner i dag ivaretar sitt ansvar for trafiksikkerhet når det gjelder arealforvaltning og planlegging.

– Når f.eks. en barneskole legges helt inntil en hovedveg, kan hensynet til trafiksikkerhet umulig inngå i arealplanleggingen. Kommunene må her bli flinkere til å lytte til sine trafiksikkerhetsutvalg.

– Skal vi nå klare å snu de tendenser vi ser til økende ulykkestall i trafikken, så krever dette en langt større innsats også fra kommunens side, avslutter Holmsen.



# Liten ulykkesreduksjon i '83

Det totale antall trafikkulykker med personskade pr. 3. kvartal 1983 er bare 3–4 % lavere enn for tilsvarende periode i fjor. I antall utgjør dette 10 ulykker. Dette er før eventuelle ettersendinger fra politiet, og det er derfor grunn til å anta at det endelige tallet for 1983 vil stige.

De foreløpige tallene pr. 3. kvartal er:

År	Riksveger	Fylkesveger	Komm./private vegger	Sum
1979	192	70	72	334
1980	181	77	56	314
1981	178	100	57	335
1982	162	60	50	272
1983	146	70	46	262

Tendensen for de ulike typer veg er den samme som tidligere i år, og bekrefter at fylkesvegene viser en klar ulykkesøkning. Som tabellen viser, er antall fylkesvegulykker nå på samme nivå som i 1979. Sett på bakgrunn av fylkestingets målsetting om 50% ulykkesreduksjon i perioden

1978–88, er dette betenkelig. Det er trolig at ulykkesutviklingen gjenspeiler den økonomiske situasjonen for vegnettet. Både riksvegene og det kommunale vegnettet har reduksjon i ulykkestallene, og på disse vegene gjennomføres det fysiske tiltak for bl.a. å bedre trafiksikkerheten. På fylkesvegene derimot er det ikke avsatt penger til trafiksikkerhetstiltak, ikke engang nok penger til det ordinære vedlikehold. Det er derfor ikke overraskende at vi får en ulykkesutvikling som angitt ovenfor.

Selv om trafiksikkerhet på langt nær bare er et produkt av fysiske tiltak, men også av holdningsskape arbeid, er det nødvendig med økte bevilgninger til fylkesvegnettet. La oss derfor håpe at fylkespolitikkerne kan prioritere trafiksikkerhetstiltak høyere i framtida enn det har vært mulig å gjøre til nå.

De tørre tall viser for øvrig at vi pr. 3. kvartal hadde 16 trafikkdrepte mot 12 i fjor til samme tid.

Et gledelig trekk er en betydelig reduksjon i antall ulykker på E-18, fra 48 i 1982 til 37 i 1983, alle tall pr. 3. kvartal.

## FYLKESVEGULYKKER I VESTFOLD

Tabellen nedenfor viser ulykkesutviklingen på fylkesveger fra 1979 til 1983. Tallene omfatter personskadeulykker pr. 3. kvartal det angitte år.

År	1979	1980	1981	1982	1983
Antall	70	77	100	60	70

Oversikten viser at vi ikke har hatt noen nedgang i fylkesvegulykkene siden 1979. Vi hadde imidlertid en topp i 1981 som kan være tilfeldig. Både på riksvegnettet og det kommunale vegnettet har vi i perioden 1979–83 hatt en markant ulykkesnedgang som står i sterk kontrast til ulykkesutviklingen på fylkesveger. Selv om det er umulig å bevise matematisk, tror vi at ulykkesutviklingen på fylkesvegene reflekterer de investeringsmuligheter vi har. Siden 1979/80 har vi ikke hatt midler til å gjøre utbedringer på fylkesvegnettet som f.eks. omlegginger, gang-/sykelveger etc. De eneste tiltak som er utført, er kommet i stand gjennom aksjon skoleveg, men dette dekker tross alt meget lite av behovet. Dette illustreres av at vi fikk inn søknader for ca. 12 mill. kr. i forbindelse med aksjon skoleveg 1983, mens vi hadde ca. 1,4 mill. kr. til rådighet. Med den økonomiske situasjon fylkeskommunen befinner seg i, ser vi ingen umiddelbare muligheter til å bedre ulykkesituasjonen på fylkesvegene.

## ULYKKEANALYSE FOR E-18 I NORDRE VESTFOLD

Med bakgrunn i de dystre ulykkestallene for E-18 i nordre Vestfold, er vegkontoret i gang med en detaljert ulykkesanalyse for strekningen Holmestrand–Buskerud grense. Alle forhold ved hver enkelt ulykke vil bli gransket, slik at vegkontoret i enda større grad enn tidligere kan sette i verk de rette tiltak. Spesielt viktig er dette fordi en ny veg i nordfylket ligger langt fram i tid. Når materialet er klart, vil vi komme tilbake til resultatene.



Hittil har 16 mennesker mistet livet i trafikkulykker i Vestfold i 1983.



# Vega med Swing-Rock kurs

av Jan Haugerød



Det svinget godt i vegkontorets kantine da Vega gjennomførte sitt kurs i Swing-rock i slutten av november.

## Personallytt

60 ÅR  
Kristen Kristensen,  
31. desember

65 ÅR  
Robert Blørstad, 20. desember  
Aslaug Sandmo, 22. januar.

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

## PENSJONISTER

Johan Dehli, 31/12 83  
Robert Gunnarsen  
Blørstad, 31/12 83  
Aksel Akerholt, 31/1 84



En bilist, det kan være det samme hvor han kom fra, kom kjørende oppi bygda et sted. Det var vinter og glatt, og det snødde.

Så gikk det ikke likere enn at bilisten fikk en skrens i en sving og akte utfor ned en skråning og ble liggende nedi snøen.

Andre trafikanter som kom til, stoppet og skulle se hvordan det hadde gått. Bilisten nede i grøfta strevde med å få opp døra slik at han kunne komme ut. Til slutt klarte han det, kom seg ut av bilen og fikk se alle som sto oppe på vegen.

Da ropte han opp til dem:

– Åkke ta dekk er det som har brøytinga her, da?

En av de som sto der svarte:

– Her oppe er det vegvesenet, men nedi der som du er vet je itte åkken som brøyter!

I siste uken av november svinget det godt i vegkontorets kantine to kvelder. Da var det at Vega slo til med sitt første kurs i Swing-rock dans. Under Bent Geiger Knutsens ledelse svinget 13 par seg i dansen. – I to stive timer hver av kveldene ble det svinget og tørket svette. Slik dans er uten tvil fin trim.

På disse to kveldene fikk deltagerne Swing-rocken inn i blodet og det hele gikk nok bedre enn de fleste hadde ventet. Et gammelt ordtak sier at øvelse gjør mester, så den endelige finpussen må nok til hjemme på stuegulvet.

Kurset var en fulltreffer. Her ble det danset, drikket kaffe og skravlet. Her møttes ansatte fra driften og kontoret, og Vega har igjen vist at laget har en viktig funksjon i forbindelse med å sveise etaten bedre sammen.

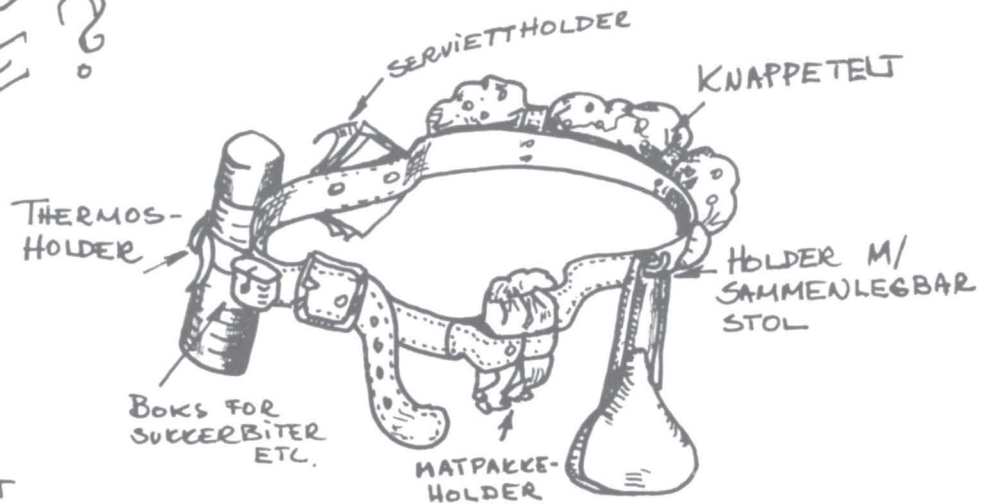
## SKADEMELDINGER FRA FORSIKRINGSSELSKAPENE TAS I BRUK

Til nå har utgangspunktet for ulykkesanalysene på vegkontoret vært politiets ulykkesrapporter. Imidlertid er det bare en liten andel ulykker som er så alvorlige at politiet koples inn. Siden de aller fleste uhell med materiell skade meldes til forsikrings-selskapene, vil disse skaderapportene utgjøre et verdifullt supplement til de politiregistrerte ulykkene. Vi har tidligere ikke hatt kapasitet til å benytte forsikringsskademeldingene i det daglige arbeid, men dette vil bli gjort nå. I første omgang vil skjemaene bli sortert kommunevis, for deretter å bli brukt ved vurdering av aktuelle tiltak. De kommunene som er interessert i materialet, kan henvende seg til vegkontoret.



HVA  
VIL 1984  
BRINGE?

VIL  
SPISEBRAKKENE  
FORSVINNE ?  
NYTT, REVOLUSJONERENDE  
" SPISEPAUSEBELTE " LANSERES!



VEGDIREKTORATET  
VARSLER OM 8



BAUBUDT UTSTYR FOR  
FOTVJENGERE PÅ S/G-VEGER  
FRA 1.1. 8 SK.  
" LISSEKNAGGER "  
FOR Å FÅ VEKK DE  
STYBBE LISSESNUBLE-  
ULYKKENE.

ETTER VELLYKKET SYKKELINKJØP  
OG UTVIKLET LØSSÅLESYSTEM VENTES  
NÅ GUL SPASERSTOKK FOR  
TEST AV VÅRE S/G-VEGER.  
SPASERSTOKKEN BLIR ET NYTTIG  
BEDSKAP FOR TRAFIKKSEKSJONEN.

