



Vestfolder'n

Nr. 1 — 1984

Z-510-06

F720


STATENS VEGVESEN
VESTFOLD





Vestfolder'n

Bedriftsavis for
Statens Vegvesen,
Vestfold

NR. 1 — FEBRUAR 1983
11. årgang

Redaktører:

Jan Haugerød
Per Härter
Tore Kavli

Redaksjonsråd:

Ørnulf Johannessen
May Flakstad
Olav E. Krogstad
Haakon Møyland
Andreas O. Setsaa

Redaksjonens adresse:

Statens Vegvesen,
Vestfold
Boks 323,
3101 Tønsberg

Opplag

1000 eksemplarer

Trykk:

TØNSBERGS AKTIETRYKKERI

INNHold:

	Side
Vedlikeholdet vinteren 1984	3
Johan Lepperød endelig ansatt	4
Vinterakseltrykk	5
Aksjon publikum er i gang	5
Julekaffe i tradisjonelle former	6
Holmestrandstunnelen	8
Vega Bowler	9
Aksel Akerholt har blitt pensjonist	10
Bruk av overtid	11
«Smalhans»	12
Fartsgrenser, hva er det?	14
Elveveien kommer først	15
Nye rutiner for pensjonistavslutninger	16
Nå heter vi Statens Vegvesen	17
Kjøreløys om dagen	19
Nytt måleutstyr på grunnseksj.	20
Nye håndbøker fra Vegdirektoratet	22

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

Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.

FORSIDEBILDE: 510-06 i anleggskjøring på r.v. 303 utenfor Sandefjord.

Vedlikeholdssjefen om

Vegvedlikeholdet vinteren 1984



Vinteren er over oss med full tyngde, og trafikantene har vært nødt til å innrette seg deretter. Her i Vestfold har vi vært heldige hvis vi sammenligner oss med resten av landet, men vi skal ikke legge skjul på at det til tider har vært vanskelig kjøreforhold også hos oss. Særlig de som har vært nødt til å bruke bilen natterstid, har oppdaget hvor vanskelig det kan være å ta seg fram når snøen ligger flere centimeter dyp på veg som ikke er brøytet, eller når værømslag gjør vegen glatt.

Dette ser ut til å være forhold som vi må leve med når snøen laver ned. På grunn av de reduserte bevilgningene må vi spare inn på antallet brøyteturer.

E-18 står i en særstilling i vintervedlikeholdet. Her holder vi en høy beredskap og vårt mål er at denne vegen skal holdes snø- og isfri. Her bruker vi salt på en preventiv måte og brøyter med egne biler og mannskaper. De andre riks- og fylkesvegene brøytes av private kontraktører. De har instruks om å brøyte ved ca. 10 cm snøfall. På grunn av lange brøytetrekninger vil snødybden variere noe.

I vinter har vi vært nødt til å understreke overfor brøytekontraktørene at det ikke skal brøytes mellom kl. 23 og 04 på de mindre viktige fylkesvegene. Det er imidlertid presisert at vegene alltid skal være fremkommelig. Strøing må kun skje på spesielt vanskelige vegstrekninger og under særlig vanskelige værforhold.

Dette er dagens situasjon da mye av vedlikeholdets midler er bundet opp i helt nødvendige aktiviteter. En del midler kan imidlertid styres mot det vi mener er viktigst, og selv på fylkesvegene kan vi gjøre litt. Vi må i denne sammenheng være klar over at vegsystemet er til for brukerne og vi må bruke pengene der hvor trafikantene er best tjent med at vi bruker dem.

På vegnettet vil det være punkter hvor trafikken lett stopper opp eller hvor det lett kan skje ulykker. I vintervedlikeholdet må vi prioritere disse stedene og vi må redusere innsatsen der hvor det gjør liten skade. Da blir det helst veger med liten trafikk og hvor vegen ikke har vanskelige punkter som blir nedprioritert. I denne sammenhengen må vi også prøve å ta hensyn til industri og annen yrkeskjøring inklusiv rutegående transport. Det er selvsagt vanskelig å tilfredsstille alle interesser.

De private brøytekontraktørene utgjør en viktig del av vintervedlikeholdet. I det daglige vedlikeholdet er det likevel arbeidslagene ute i driften sammen med oppsynet som er nøkkelpersonene. Vi forsøker nå å trekke lagene mer aktivt med i planleggingen av det arbeidet som skal utføres. Lagenes lokalkjennskap og omtanke for kritiske punkter på vegnettet er av avgjørende betydning for resultatet.

Vi er godt rustet til å ivareta brukernes interesser innenfor de økonomiske rammene vi har. Våre erfarne og dyktige personer i vedlikeholdsdriften og i staben av private brøytekontraktører vil gjøre sitt til at resultatet skal bli godt.

Nils I Skjevik

**Nå heter vi
Statens
Vegvesen**

Som vi skrev i siste nummer av Vestfolder'n i 1982 har etaten ikke hatt noe ensartet navn.

Les mer om dette på side 17.

Johan Lepperød endelig ansatt som vegsjef

Av Jan Haugerød



Her får Johan Lepperød det endelige beviset på ansettelsen. Vegdirektør Eskild Jensen overrakte Det Kongelige Utnevningbrevet da han besøkte vegkontoret 26. januar.

For dem som ennå ikke vet det, kan vi fortelle at vår nye vegsjef heter Johan Lepperød. Tidligere vikarierte han i stillingen mens Gunnar Eigeland hadde permisjon for å utføre jobben som sekretær i Stortingets samferdselskomité.

Som nevnt i forrige nummeret av Vestfolder'n var Lepperød den eneste søkeren til stillingen, så det ble ikke den store spenningen for oss denne gangen. Statens mølle maler ikke fort, men sikkert, og fredag 9. desember i fjor ble Johan Lepperød utnevnt i Statsråd som ny vegsjef i Vestfold.

Vi kan vel ikke vente oss de store omveltninger i organisasjonen gjennom denne utnevnelsen da Lepperød allerede har sittet i stillingen i 2½ år. Det er kanskje for ham selv og hans måte å ivareta vegsjefstillingen på at endringene blir mest merkbare, eller hva mener du selv om dette Lepperød?

Hele tiden siden jeg ble ansatt i vikariatet som vegsjef har jeg forsøkt å utføre jobben som om jeg var fast ansatt. Derfor vil ikke

overgangen til fast stilling gi noen vesentlige endringer. Den merkbare endringen blir at vi nå vil få ryddet opp i de vikariatene vi har nedover i systemet. For øvrig har vi nå et godt og stabilt ledersjikt som betyr mye for etaten.

— Har du noen programerklæring i forbindelse med at du nå har tiltrådt i fast stilling?

Nei, det har jeg ikke. Jeg er innstilt på å bruke lederstaben på en måte som gir en best mulig etatsånd. Vi har så mye bra folk i etaten at vi i fellesskap skal ivareta og løse våre oppgaver på en tilfredsstillende måte.

Jeg er også innstilt på at vårt førstelinjepersonale skal få best mulig arbeidsforhold. Disse er nøkkelpersoner i organisasjonen, og er de som først møter de daglige problemene. Gjennom sin daglige kontakt er de etatens ansikt utad, og publikum danner seg ofte et inntrykk av etaten ut fra det inntrykket de danner seg av førstelinjepersonalet.

Vestfolder'n vil med dette gratulere Johan Lepperød med vegsjefjobben, og ønsker lykke til med arbeidet i tiden framover.



Med 1 promille alkohol i blodet blir dødsrisikoen 50 ganger større

Allerede ved 0,3 promille er ulykkesrisikoen fordoblet. En fører med 2,0 i promille løper en risiko som er 1000 ganger større enn en edru fører. Forskning har vist at selv lavpromille (under 0,5) fører til at vi mister evnen til å handle riktig i overraskende nødssituasjoner. Analyser har også vist at sjansen for å komme ut for en ulykke er like stor for fotgjengere og syklistene som for fører av motorkjøretøy, dersom vi er påvirket av alkohol.

Derfor:

1. Kjør aldri sykkel, moped, motorsykkel eller bil selv med små mengder alkohol innabords.
2. Skal du kjøre neste dag må du være meget forsiktig med alkohol.
3. Ta ikke sjansen på å beregne deg fram til en alkoholkonsentrasjon på 0,5.

Vinterakseltrykk på flere Vestfoldveier



Transportnæringen gis nå muligheten til å utnytte at vegbanen er frosset. Fra 18. januar ble det derfor innført vinterakseltrykk på flere riks- og fylkesveger i Vestfold. Innføringen av

vinterakseltrykket innebærer at flere vegstrekninger kan trafikkeres med 10 tonns akseltrykk og totalvekt for vogntog med inntil 50 tonn.

I vinter er det andre året som vegkontoret øker største tillatte akseltrykk til 10 tonn på veger som normalt har tillatt akseltrykk fra 6 til 8 tonn.

Nå på vinteren er således ca. 79 % av riksvegnettet tillatt for 10 tonns akseltrykk mot 60,1 % på sommerstid. Tallene for fylkesvegene er ca. 20 % mot 9,9 % om sommeren.

Det er ikke mulig å øke hele vegnettet til 10 tonn da det fortsatt er flere bruere som ikke tåler en slik belastning. Ved utvelgelse av 10 tonns vegnett med vinterakseltrykk er det også tatt hensyn til at det kan etableres sammenhengende ruter med tilknytning til det øvrige 10 tonns vegnettet i fylket.

Vinterakseltrykket blir normalt opphevet når telerestriksjonene blir innført, men det er værforholdene som fullt og helt avgjør dette.

Vegvesenets folk foretar stadige kontroller av vegbanen for å unngå skader ved for sent oppheving av vinterakseltrykket.

«Aksjon publikum» er igang

Aksjonen skal vare ut 1985 og er rettet mot publikums rettigheter, ønsker og behov. Vi skal med andre ord gi publikum og samfunnet bedre service. Nå er ikke det noe nytt. Vi kan vel med rimelig god samvittighet hevde at vi har et godt forhold til våre kunder. Vi innrømmer gjerne at vi i så måte kan gjøre en enda bedre jobb, noe vi til daglig streber etter.

Når aksjonsformen nå likevel tas i bruk er det for å gi ekstra næring til vårt arbeide. Våre bestrebelses skal bli mer bevisst handlingsrettet

og samkjørt. Vi skal også mer bevisst få rede på hva publikum venter av oss og har behov for. Det er imidlertid ingen grunn til å avvente omfattende undersøkelser. Vi har erfaring og god kontakt som vi kan bygge på.

I revidert utkast til Grunnlag og Hovedmål står det at vi vil arbeide for at den publikumsrettede virksomhet blir så grei og hensiktsmessig som mulig. Det betyr i praksis enkle og effektive arbeidsrutiner. Publikum bør lett finne fram og få svar på sine henvendelser. Klare og vel begrunnede avgjørelser er viktig, og at dette skriftlig og muntlig blir meddelt på en lett forståelig og hyggelig måte.

Vi er en etat som i stor grad er «under lupen» eller i «rampely-

set». Det gjelder i første rekke dere som er ute på vegene, ved anleggene, ved vedlikeholdsstasjonene og på biltilsynsstasjonene. Inne på vegkontoret er det sentralbordet og saksbehandlerne som særlig har en utstrakt publikumskontakt.

De kommende nummer av Vestfolder'n vil gi konkrete eksempler på forhold som kan og vil bli bedre. Hver for oss kan vi tenke over vår egen situasjon om noe kan gjøres — og det kan det. La oss ta opp utfordringen i «Aksjon Publikum» og husk:

Et tilfreds publikum er med på å gi trivelig arbeidsmiljø.

Johan Lepperød

«Julekaffen» i tradisjonelle former!

1983 og julekaffen samme år er et tilbakelagt stadium. Vi har i år også vært på besøk hos noen avdelinger, eller skal vi kalle det kostnadssteder. I år har vi besøkt vedlikeholdsdistrikt 1 og anlegget ved rv. 301 i Larvik. I dagligtale «hos Sommervik og Garvik», der alt foregikk i vanlige former. Hos Garvik ble det hele avvirket på Hvalen kro i Tjølling. Etter julebordet samlet alle mann seg i baren der Karl Høiland, anleggsbestyrelsen, så tilbake på det tilbakelagte året og så framover inn i 1984 og den aktiviteten man forventer.

På Hvalen ble det hele avsluttet med at Høiland viste lysbilder fra anleggene i Lågendalen og på E-18 ved Paulertjønna og vegbilder fra en ferietur «over there» i fjor sommer.

Vedlikeholdsdistrikt 1 hadde som vanlig kombinert juleavslutningen med et informasjonsmøte hvor alle ansatte i området fikk rede på rikets tilstand. Godt hjulpet av sine medarbeidere i oppsynet hadde vegmester Rolf Sommervik lagt opp til et informasjonsmøte på Sande Pensjonat som la beslag på siste halvdel av fredag 16. desember. Sommervik orienterte selv om ressurs- og kostnadsmodeller og målorientert vedlikehold mens Oddvar Bakken tok for seg regnskapstallene for det som er blitt utført i 1983. Budsjettet for 1984 og driftsplanene redegjorde Odd Tandberg for.

Etter at julematen, kaffe og kake var vel fortært, viste Isachsen fra teknisk Rasjonalisering videofilm om nye arbeidsredskaper basert på hydraulisk prinsippet. Noe av filmen var bl.a. tatt opp i vedlikeholdsområde 1 tidligere på året.



Vedlikeholdsområde 1 var også i år samlet på Sande pensjonat til tradisjonell juleavslutning.



Holtan og Stien med sine folk var samlet på flykafeen.

På vegkontoret var juleavslutningen som vanlig i kantina lille julaften. Også som vanlig var tiden alt for knapp på grunn av at alle de



Takk for god innsats, hilser Nordkvelle Kristian Kristiansen og overrekker gave fra etaten.

andre ansatte i bygget også måtte få anledning til å spise. Derfor fikk vi bare 1 og en halv time, men dette er faktisk den eneste gangen i året at hele vegkontoret er samlet på en gulvflate og blandet godt sammen helt uavhengig av avdelingsgrenser. Som nyutnevnt vegsjef måtte selvfølgelig Johan Lepperød i ilden. Han oppsummerte virksomheten i året og takket medarbeiderne for den arbeidsinnsats som var blitt utført både når det gjaldt store og alment kjent oppgaver og den delen av vår virksomhet som viser liten oppmerksomhet utad, men som allikevel er absolutt nødvendig for å få virksomheten til å fungere. Årets resultater viser at virksomheten vår har vært godt i stand til å ivareta de arbeidsoppgaver som var forutsatt gjennomført.

Vi har også tittet inn til skilt- og maskinavdelingen der programmet blandt annet rommet avslutningen for henholdsvis Reidar Horn og Kristian Kristiansen, to veteraner som tilsammen har over 60 års tjeneste bak seg.

Kristian Kristiansen begynte i

vegvesenet 15. mai 1947 og har opp gjennom årene arbeidet i alle de tre driftsavdelingene. Fra vegvesenet overrakte Martin Nordkvelle blomster, diplom og vase med takk for over 30 års aktiv tjeneste.



På vegkontoret underholdt «Las Vegas» (Øystein Ludvigsen, Tore Kaurin og Sigmund Riis) med sin egen vise — Ledermøtet går sin gang.

Fra arbeidskameratene i NAF hilste Hans Th. Kittelsen med takk og ønske om god pensjonisttid, overrakte han foreningens tinnpokal.

Reidar Horn ble hilst av Nils Skjevik, og også han fikk sine blomster, diplom og vase for over 30 års tjeneste. Horn har ennå ikke nådd fram til pensjonsalder, men måtte av helsemessige grunner søke uførepensjon.

Til tross for dette hadde han allikevel rukket over 30 års tjeneste i vegetaten. Fra arbeidskameratene overrakte Kåre Klausen en kikkert.

Som sagt hadde begge disse vegetatens pensjonerte hedersmenn over 30 års tjeneste hver, og mottok derfor også en gave for denne innsatsen.

Kristian Kristiansen ønsket seg en drill mens Reidar Horn hadde antydning om armbåndsur. Begge to fikk sine ønsker oppfylt i så måte.

Holmestrandtunnelen en stor vedlikeholdsutgift

Av Jan Haugerød

Holmestrandtunnelen var i drift vel 7 måneder i 1983. Tunnelen har fullt ut tilfredsstillende krav vegvesenet satte på forhånd. Ventilasjonsviftene har holdt CO konsentrasjonen på et nivå som ligger langt under faregrensen uansett hvor stor trafikkmengde tunnelen har hatt. Maks kapasitet på E-18 i nordfylket synes å ligge på ca. 1600 biler pr. time.

Driftskostnadene hittil har vist at vedlikeholdsområde 1 må sette av ca. 1/2 million kroner på 1984 budsjettet til tunnelvedlikehold.

Dette er noe av det som framgår av en rapport fra Sande Vegstasjon i forbindelse med erfaringer fra driften av Holmestrandtunnelen i 1983.

Tunnelvedlikeholdet blir en stor og arbeidskrevende oppgave for vedlikeholdsområde 1. Det er derfor utarbeidet vedlikeholdsru-

ner og sjekklister for å få til et systematisk vedlikehold.

Ventilasjonen er blitt viet stor oppmerksomhet ikke minst fra trafikantenes side. CO gassen har ikke vært noe problem, men støv fra betongdekket og eksosluft fra diesebilene har vært plagsomt for mange. Dette har vært under kontinuerlig kontroll og oppstartingstidspunktet for viftene har blitt justert etter de skiftende forhold vi har hatt.

Alle øvrige installasjoner i tunnelen har blitt kontrollert og der hvor det har vært nødvendig har det blitt foretatt utskiftninger av deler eller justeringer. Hittil har tunnelen blitt skadet ved at en lastebil kom opp på den opphøyde skulderen og rev med seg 2 stålbuer og skadet 8 ytterplater av hvelvet.

Ved siden av det rent fysiske vedlikeholdsarbeidet, vil vedlikeholdsområdet 1 merke Holmestrandtunnelen på pengepungen.

Med bakgrunn i driften hittil, har vegmester Rolf Sommervik beregnet vedlikeholdskostnadene for 1984 til 1/2 mill. kroner. Den absolutt største utgiftsposten er strømutfittene. Disse er beregnet av Holmestrand Elverk til 280 000 kroner.

Omregnet til kostnader pr. meter vil vedlikeholdet av tunnelen ligge langt høyere enn det vi er vant til for vegnettet her i fylket. Hver meter av tunnelen vil i 1984 koste ca. 270 kroner i vedlikehold.

Gunnar Eigeland til Lastebileier- forbundet



Gunnar Eigeland går til lastebileierforbundet.

Vår tidligere vegsjef Gunnar Eigeland forlater etaten og går til Norges Lastebileierforbund hvor han i løpet av våren tiltrer som visadministrerende direktør. Når administrerende direktør Karl J. Bjerklund trekker seg tilbake neste år, vil Eigeland overta hans stilling.

Vestfolder'n har snakket med Eigeland på telefon, og han gir uttrykk for at det skal bli spennende å ta fatt på oppgaven i lastebileierforbundet. Han har nå lenge sett veg og trafikkspørsmål fra det



Vedlikeholdet av Holmestrandtunnelen vil koste ca. 1/2 million kroner eller ca. 270 kroner pr. meter tunnel i 1984.

VEGA Bowler!

Tekst/Foto/Per Härter

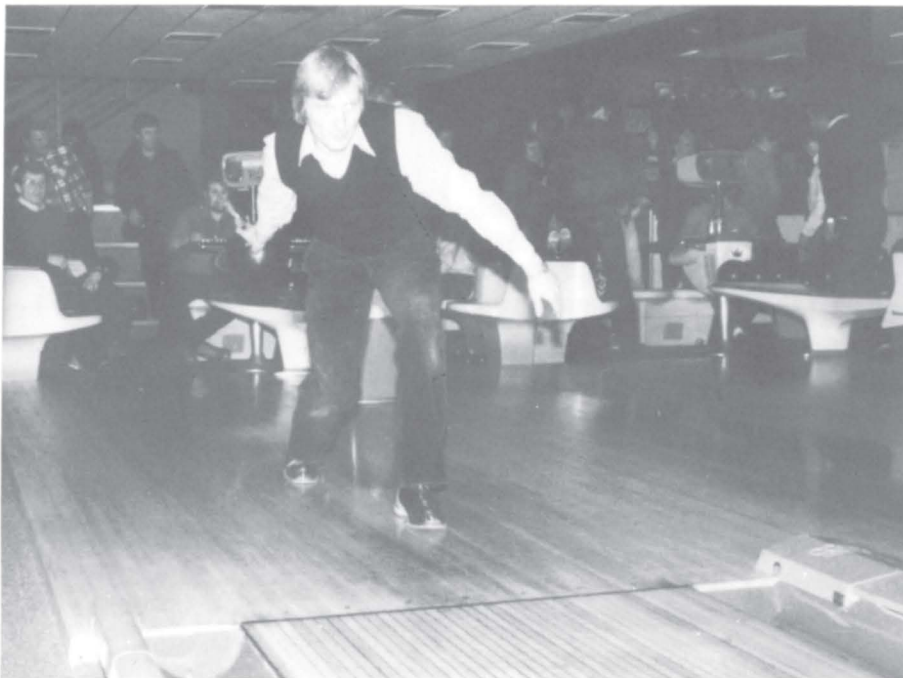
Som en forsøksordning har nå seks mann fått støtte fra VEGA for å delta i en 4. divisjons turnering for bedriftslag som pågår i bowlinghal-len på Skreppestad i Tjølling. De seks er Håkon Serkeland, Tormod Delesand, og Harald Bøvre fra anleggsavd. og Tore Svendsen, Rolf Sandmo og Øyvind Gjerstad fra vedlikeholdsdistrikt 3.

I alt er det 12 lag som spiller i denne divisjonen og hvert lag skal spille 10 kamper. VEGA's lag har allerede spilt 2 kamper hvor de tapte den første 5 - 0, men kom sterkt tilbake i andre kamp og slo til med 5 - 0 seier. Dette er gøy, mente guttene da vi var innom på Skreppestad og sikret oss bilder av begivenheten.

På spørsmål om noen av dem

tidligere hadde spilt bowling, fikk vi negativt svar. Det eneste vi viste om bowling, var at kula er rund og har tre hull til å holde den med og at hensikten med kula er å få slått over ende så mange kjepler som mulig, men vi trener hver mandag og lærer etter hvert, var det entydige svar vi fikk. Vi deler på å delta 3 mann i hver kamp. På denne måten står vi litt friere med hensyn til at det fra tid til annen kan skje at det ikke passer for enkelte og likeledes slik at flest mulig får delta.

Dette er gøy, er siste bemerkning vi får før de vender tilbake til spillet. Skriv at vi håper å få med flere på bowling om VEGA finner å kunne fortsette etter at prøveordningen er over.



Tore Svendsen i dyp konsentrasjon sender kula avgårde med håp om strike.

offentliges side, og det skal bli interessant å se de samme fra brukersiden. Eigeland håper og tror at samarbeidet med vegvesenet skal bli godt i tiden framover.

Vestfolder'n vil ønske Gunnar Eigeland lykke til i den nye jobben, og vi tror også at samarbeidet vil bli det beste.

OPPLÆRINGS-PLAN 1984

Av Anne Hov

Planen for opplæring neste år ble behandlet i opplæringsutvalget 2. november og i fellesmøtet 11. november hvor ledelsen og organisasjonenes representanter var tilstede. Opplæring er en forhandlingssak etter Hovedavtalen.

I tillegg til de oppsatte planer vil det komme endel eksterne fagrettede kurs etterhvert som tilbudene fra kursarrangørene foreligger. P.g.a. små midler til eksterne opplæringstiltak blir dette imidlertid av begrenset omfang.

Vi har inndelt emneområdene i planen i følgende 6 punkter:

1. Ledelse og forvaltning
2. Planlegging
3. Trafikkavvikling
4. Trafikksikkerhet
5. Miljøhensyn
6. Anleggs/
vedlikeholdsteknikk

Selve planen følger som vedlegg til dette nummeret av Vestfolder'n.

Fra 1. januar i år

BAKSETEBELTER I ALLE NYE PERSONBILER

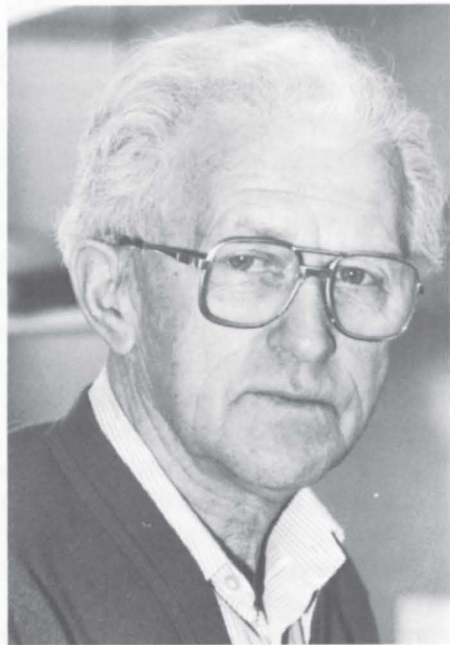
Nye personbiler som registreres etter 1. januar i år, skal ha montert bilbelter også i baksetet.

Vegdirektoratet går foreløpig ikke inn for noe brukerpåbud, men setter sin lit til at bilpassasjerene ønsker å beskytte seg selv. Avd. ing. Finn Larsstuen i Vegdirektoratet uttaler at undersøkelser klart viser at bruken av bilbelter redder liv hvis ulykken skulle være ute.

Risikoen for å bli skadet ved et trafikkuhell er like stor for baksetepassasjerene som for forsetepassasjerene. Dessuten vil en usikret passasjer i baksetet utgjøre en ekstra risiko for sjåføren og forse- tepassasjerene.

AKSEL AKERHOLT HAR BLITT PENSJONIST

Intervju: Jan Haugerød



Aksel Akerholt gikk av med pensjon 1. februar i år. Med sine 27 år i etaten har han vært en av veteranene på vegkontoret. Han kom inn i etaten i 1957, på den tiden da fylket var delt i en nordre og en søndre del og hver av delene selv sto for både planlegging, anlegg og vedlikehold.

Aksel Akerholt har opplevd mye i vegvesenet. For det meste har han vært tilknyttet anleggs-siden, men har i 5 år arbeidet med planlegging. Hans første jobb i 1957 var som stikningsformann på anlegget Svinevoll — Kronlia, og 10 år senere ble han anleggsleder på eget anlegg. Det var E 18 anlegget Helland — Knutstad. Han har også vært med på utarbeidelse av vegplaner for flere av fylkets kommuner, noe som var vanlig for en del år tilbake.

Vegvesenet har vært en arbeidsplass som jeg alltid har vært svært glad i, kan Akerholt fortelle, og han

fortsetter: Det er klart at jeg gjennom alle disse årene har opplevd både positive og negative ting. Etter hvert går de negative tingene i glemmeboken og det er de hyggelige minnene jeg sitter igjen med. Jeg syns at jeg har hatt et godt samarbeid med alle medarbeiderne i de 27 årene jeg har vært her. Tjenesten har vært interessant og givende, og det er med et visst vemod jeg nå tar farvel med vegvesenet.

Jeg vil gjerne her i Vestfolder'n få takke alle i administrasjonen og fagavdelingene og de i driften ute i marken for vennlig og verdifullt samarbeid og ønsker hver især alt godt framover.

— *Vi behøver vel ikke å spørre om hva som er det største du har vært med på i vegvesenet?*

— Du tenker vel på gjennomføringen av E 18 anlegget i Holmestrand, og det er helt klart det største jeg har vært med på. Da jeg ble spurt om jeg ville være leder for anlegget, hadde jeg nok vanskelig for å fatte dimensjonene i oppgaven. Det var kanskje derfor jeg sa ja.

Gjennom dette anlegget har jeg lært mye, men jeg har også lært noe om hvordan enkelte ting ikke skal gjøres. Det sier seg selv at et så stort anlegg setter oss på mange utfordringer, og det hender at vi ikke oppdager hvordan ting skal gjøres før det er for sent.

— *Hvordan var samarbeidet med hordalendingene?*

— Vi hadde nok aldri greid å gjennomføre dette anlegget uten hordalendingene. De tok med seg uhyre verdifull erfaring hit til Vestfold, og våre egne folk som var med på anlegget fikk en fin opplæring i tunnelbygging. Jeg tror jeg vil gå så

langt som å si at jeg nå kunne gjennomført et nytt tunnelprosjekt med våre egne folk basert på den erfaring og opplæring vi fikk av hordalendingene.

Når jeg nå ser tilbake på anlegget, er jeg glad for at jeg fikk lov til å være den som ledet prosjektet. Jeg har fått være med på en form for vegbygging som vi i Vestfold sjelden får være med på, og jeg lærte å kjenne mange fine karer som er vant til et langt hardere arbeid enn det vi opplever til daglig.

— *På tampen kommer det vanlige og uunngåelige spørsmålet, hva har du tenkt å gjøre som pensjonist?*

— Jeg har hobbyer nok. Jeg er glad i snekring, muring, maling og tapetsering så lenge det befinner seg på det amatørmessige planet. Da jeg har hus og 2 hytter, tror jeg at jeg skal få tiden til å gå. Deretter får jeg føre opp vegvesenansatte som trenger en håndstrekning innen disse områdene, men jeg tror det blir lenge til jeg får tid til det.



Det vanket mange fine avskjedsgaver. Her er akkurat gaven fra anleggsavdelingen pakket ut.

BRUK AV OVERTID

Av Eva Borge og Karsten Gjersøe

Det har vært flere misforståelser og uklarheter omkring bruken av overtid. Derfor har vi funnet det riktig å gi en nærmere orientering om overtid og reglene for overtidsarbeidet. Det er særlig 2 steder vi finner reglene om overtidsarbeid og det er i arbeidsmiljøloven som gir generelle bestemmelser for alle typer arbeidstager, og så er det fellesbestemmelsene som gir særregler for de av oss som er tilknyttet administrasjonen (vegkontoret/biltilsynet).

Et annet forhold som gjelder i et hvert tilfelle, er at all form for overtid skal være pålagt.

Overtid i henhold til arbeidsmiljølovens bestemmelser

Arbeidsmiljølovens § 49 1. pkt. redegjør for når vi kan sette igang overtidsarbeide, og jeg vil referere disse særlige tilfellene.

- når uforutsette hendinger eller forfall blant arbeidstakerne har forstyrret eller truer med å forstyrre den jevnlige drift.
- når overtidsarbeid er nødvendig for at ikke anlegg, maskiner, råstoff eller produkter skal ta skade.
- når det er oppstått uventet arbeidspress.
- når det på grunn av sesongmessige svingninger e.l. har oppstått særlig arbeidspress.

Før overtidsarbeidet iverksettes skal arbeidsgiveren, dersom det er mulig, drøfte nødvendigheten av dette med arbeidstakernes tillitsvalgte.

Når vi må benytte oss av overtid, må vi forsøke å fordele dette så vi unngår for stor belastning for den enkelte arbeidstaker.

Det er § 50 1. pkt. i arbeidsmiljøloven som forteller om lengden av overtidsarbeide.

Overtidsarbeidet må sammen med den vanlige arbeidstid ikke medføre en samlet arbeidstid på over 14 timer i et døgn.

Videre må ikke overtidsarbeide overstige 10 timer i en enkelt uke og ikke mer enn 25 timer i fire sammenhengende uker og ikke over 200 timer i kalenderåret.

Overtidsarbeide ut over dette kan skje etter avtale med tillitsvalgte, etter vedtak i AMU, eller etter tillatelse fra arbeidstilsynet.

For å følge med bruken av overtid hos oss kommer det hver måned en liste som forteller om dette. Når det blir registrert overskridelser etter nevnte regelverk, er det vår oppgave å gjøre vedkommende og dens nærmeste overordnet oppmerksom på overskridelsen og be om at de generelle reglene blir fulgt for ettertiden hvis ikke annet er avtalt.

Med dette håper vi å ha klarlagt dette regelverk bedre så vi slipper å sende ut slike påminnelser i 1984.

Overtid i henhold til fellesbestemmelsene

I tillegg til de begrensninger arbeidsmiljøloven setter ved overtidsarbeid, er det i fellesbestemmelsene fastsatt maksimalgrenser for overtidstimer som kan pålegges tjenestemenn i administrasjonen (vegkontor/biltilsyn). Tjenestemenn med 40 timers arbeidsuke er ikke underlagt disse maksimalbegrensningene.

Den årlige maksimalgrense er fastsatt etter følgende retningslinjer:

For arbeidstakere i stillinger som er plassert på lønnsstiger som har lønnstrinn 15 eller lavere som topplønn, og for stillinger som er plassert

direkte på lønnstrinn 15 eller lavere, er årsmaksimum fastsatt til 150 timer.

For arbeidstakere i stillinger som er plassert på lønnsstiger med topplønn mellom lønnstrinn 16 og lønnstrinn 21, og for arbeidstakere i stillinger som er plassert direkte på 16 og opp til og med lønnstrinn 21, er årsmaksimum fastsatt til 100 timer.

For arbeidstakere i stillinger som er plassert på lønnsstiger som har lønnstrinn 22 eller høyere som topplønn, og for arbeidstakere i stilling som er direkte innplassert på lønnstrinn 22 eller høyere, er årsmaksimum fastsatt til 75 timer.

Skal det unntaksvis pålegges overtid utover ovennevnte grenser, sendes søknad fra fagavdelingen til administrasjonen.

Søknader om tilståelse av overtid utover årsmaksimum for stillingsgrupper som har årsmaksimum på 75 timer, avgjøres i Vegdirektoratet. Øvrige søknader avgjøres ved vegkontoret.

Overtidsarbeid skal være i tilknytning til ordinær arbeidstid. Det gis et tillegg til timelønnen på 50%. Tillegget økes til 100% for overtidsarbeid mellom kl. 20.00 og kl. 06.00 samt lørdager, søn- og etter kl. 13.00 pinse-, jul- og nyttårsaften. Overtidsarbeid i tidsrom med tillegg av 100% skal helst ikke pålegges.

Spørsmål i forbindelse med overtidsarbeid kan for øvrig rettes til personalseksjonen.



«SMALHANS» 80-ÅRENE'S MASKIN- NYHET I VEGVESENET



Oppsynsmannsutgaven. Kan også brukes av ingeniører/teknikere.

«Smalhans» — et produkt av sin tid. Stadig strammere budsjetter har presset oss til å tenke i nye baner og se oss om etter enkle og energisparende metoder for å løse gamle problemer. «Smalhans» viser at det fortsatt er initiativ og oppfinnsomhet i etaten vår. Det viser tydelig brevet fra Kåre Holtung på Ås vegsentral til forslagskomiteen. Vestfolder'n har funnet oppfinnelsen så god at vi hermed vil presentere 1980-årenes maskinnyhet i vegetaten.

Den stadig svekkede ressurstilgang til vegvesenet fordrer nytenkning og maksimal utnyttning av de midlene vi til enhver tid disponerer.

Spesielt på maskinsiden mener jeg at vi må ha som målsetting å anskaffe utstyr som er fleksibelt og kan tjene flere funksjoner. Samtidig bør det være rimelig i anskaffelse,

og helst ikke rasjonalisere bort sårt tiltrengte arbeidsplasser.



Brøytetjeneste/veghøvling/oppretting.

I et forsøk på å tilfredsstill disse kriterier har vi ved vegsentralen utviklet et kjøretøy/arbeidsredskap.

Prototypen har fått navnet «Smalhans» og er bygget over en Cresvent av svensk fabrikat og ukjent årgang, med frinav og rustfrie skjermer. Denne har vi utstyrt med varekasse/lasteplan med tipp samt frontmontert snøryddingskjære/høvelblad.

«Smalhans» er lett å trå, fordrer lite vedlikehold og har vakt almen oppsikt der den har vært vist. Den er økonomisk med drivstoffet, en nøysom sjåfør greier seg med kneipbrød med brunost, svart kaffe og en akevitter til jul.

Inspirasjonen til prosjektet fikk jeg foran årets auksjon av utrangerte maskiner. Verkstedpersonalet ved vegsentralen fikk ikke gehør for sitt ønske om å beholde en bil i 510 - og 514-gruppene som innbyttebil ved service og havarier.

Vi opplever stadig et behov for erstatningskjøretøyer når biler skal inn på verksted, og «Smalhans» er også tiltenkt en slik funksjon.



Vegvoktertjeneste/massetransport.



Til og fra arbeide (Her med hjemmelønsen som drivkraft).

Er «Aksjon Publikum» en smilekampanje?

«Info-Drypp», informasjonsbladet fra sekretariatet i Aksjon Publikum har på grunnlag av en rekke artikler om aktiviteter sentralt og lokalt, reist spørsmålet om aksjonen er en «smilekampanje». Spørsmålet ble stilt statsråd Astrid Gjertsen som svarte slik:

Jeg synes nok at begrepet smilekampanje har dominert vel mye i presseoppslagene. Men smilet er viktig når vi omgås hverandre, på jobben eller privat. Smilet gir uttrykk for medmenneskelighet, omsorg og varme, og det er service! Smilet kan derfor stå som et symbol for en mer menneskevennlig forvaltning. Men jeg synes ikke noe om de oppslagene som gir inntrykk av at Aksjon Publikum vil gjøre offentlig ansatte til dørselgere med Colgate-smil!

— Men kan ikke denne fokuseringen på smilet ta oppmerksomheten bort fra hovedmålet med Aksjon Publikum, som jo er å høyne kvaliteten på all offentlig tjenesteyting?

Jo, jeg tror nok at mange har litt for enkle forestillinger om hensikten med aksjonen. Når vi snakker om service, mener vi ikke bare smil og en hyggelig opptreden. Service betyr også hurtig saksbehandling, effektive arbeidsrutiner, et språk som folk forstår, riktig informasjon til riktig tid, avvikling av køer, bedre skilting, effektiv sentralbordtjeneste og mye mer. Service er også å kunne gi riktige svar når folk spør. Dette krever at de ansatte kan jobben sin.

Forts. side 15 —

Bare 2 vil bli driftssjef

Etter at Johan Lepperød ble ansatt som vegsjef, ble hans gamle stilling lyst ledig med søknadsfrist 16. januar i år. Ved søknadsfristens utløp var det bare kommet inn 2 søknader hvorav den ene kom-

mer fra vår vedlikeholdssjef Andreas Setsaa som forøvrig vikarierer i driftssjefstillingen. Den andre søkeren er Knut Narum ved Hordaland vegkontor.

Driftssjefstillingen skal avgjøres i Vegdirektoratet, og dette vil antagelig skje i løpet av februar måned.

FARTSGRENSER

— HVA ER DET?

Etter at jeg i snart ett år har sittet i en slik stilling at alle fartsgrensesakene i Vestfold passerer mitt skrivebord, finner jeg grunn til å stille ovenstående spørsmål. Eller rettere sagt: jeg har begynt å lure på om «det brede lag av folket» er helt klar over hvilken funksjon fartsgrensene egentlig er ment å ha.

Av skriftlige og muntlige henvendelser som vi mottar kan man få inntrykk av at det finnes hovedsakelig to synspunkter på fartsgrensene:

1. «Tror blindt på fartsgrenser». Synspunkter:

Fartsgrensene, spesielt der jeg og mine barn bor og ferdes, er for høye. Reduserte fartsgrenser fører automatisk til den ønskede reduksjon i den faktiske kjørefarten. Hvis ikke det skjer er det bare for politiet å foreta hyppigere fartskontroller. Her er vegen så smal og svingete at det burde vært fartsgrense 50 km/t!

Må det skje en ulykke før det gjøres noe?

2. «Fartsgrenser er noe herk». Synspunkter:

Fartsgrensene er generelt for lave, umulig å holde 60 km/t på E 18! Fartsgrenser er ikke noe å bry seg om, forrige helg kjørte jeg på 1 time fra Tønsberg til Oslo!

Det første synspunktet innebærer at fartsgrenser burde benyttes til å varsle alle slags «farer», fra skolebarn til svingete veg (anbefalt fart). Om ikke alle overholder fartsgrensen er ikke det så nøye, bare man oppnår noe!

Det andre synspunktet innebærer at fartsgrenser bare er rettlevende, «det er vel ingen som følger fartsgrensene?»

Begge synspunktene, som her er satt litt på spissen, har imidlertid

det til felles at de vitner om manglende forståelse av hva fartsgrensene egentlig skal si oss: at fartsgrensen angir høyeste lovlig fart, men innenfor denne skal man «avpasse farten etter sted, føre, vær- og trafikforholdene» som det heter i trafikreglens § 22. For øvrig bør det bemerkes at en og samme person godt kan gi uttrykk for begge synspunkter, alt etter hvor vedkommende bor i forhold til den aktuelle strekningen. («Der jeg bor er det uforsvarlig med høyere fartsgrense enn 30 km/t, men andre steder er humper noe tull»).

Mange vil sikkert etter dette innvende at jeg ser virkeligheten bare i svart/hvitt og at det finnes mange hederlige unntak fra de to synspunktene jeg har presentert. Selvfølgelig gjør det det, men ikke desto mindre vil jeg hevde at synspunktene 1 og 2 deles av så mange at de bør tas alvorlig.

Og hva så, hva gjør vi med det???

Jeg har ikke tatt mål av meg til å gi noe orakelsvar. Min hensikt med dette hjertesukket er i første omgang å peke på problemet som vi etter min mening ikke kan overse. Jeg har heller ikke tenkt å foreslå en drastisk omlegging av farts politikken her til lands. Jeg tror verken at tiden er moden for det, eller at det er grunn til det. Vi skal nemlig ikke glemme at våre fartsgrenser nok har en vesentlig del av æren for det lave ulykkesnivået vi befinner oss på i internasjonal sammenheng.

Det er likevel et tankekors å lese bl. a. politiets årsberetninger for 1983 om tildels sterk økning i antall farts overtredelser. Er fartsgrensene kommet i utakt med hva folk flest mener er «fornuftig» kjørefart, eller skal vi som vanlig skylde på



en holdningsendring, denne gang i negativ retning?

Uten direkte å svare på spørsmålet tror jeg i alle fall at våre fartsgrenser mange steder nå ligger på et nivå som tøyser folks lojalitet og lovlighet til det ytterste. Den generelle konsekvensen av dette er faren for en likegyldig holdning til fartsgrenser i sin alminnelighet. Dette er selvfølgelig ikke nok, men verre er det at vi kan risikere et uforsvarlig høyt fartsnivå på steder der det virkelig er berettiget med særskilte fartsgrenser.

Jeg tror derfor at det i mange tilfeller kan være behov for en viss justering av bl. a. de fartsgrensene som ble innført som følge av «fartsmeldingen» (St. meld. nr. 72 (1977-78) om fart og fartsgrenser) med tilhørende retningslinjer. Og jeg vil presisere at jeg da ikke snakker bare om Vestfold, men om hele landet. Jeg ønsker ikke dermed å bli tatt til inntekt for «fartsgrenser er noe herk»-synspunktet som beskrevet ovenfor, men vil understreke at alle må være tjent med best mulig samsvar mellom fartsgrenser og faktiske veg- og trafikforhold.

Det andre tiltaket jeg har i tankene gjelder informasjon, eller mer presist: opplysning. Dette er jo ikke noe nytt, men er det andre måter å påvirke synspunkter 1 og 2 på enn ved opplysningsvirksomhet? Riktignok kan vi håpe på at nye førerkortkandidater får «innebygd» de riktige holdninger til og kunnskaper om bl. a. fartsgrenser gjennom trafikkopplæringen, men dette monner bare på lang sikt. Forutsatt at de riktige holdningene ikke «blekner» med årene. Andre har mer greie på informasjons- og opplysningstiltak enn jeg og bør kunne fortelle oss hvordan slike tiltak skal utformes for å få best mulig effekt.

Jeg håper i beste fall å ha sådd noen frø til litt tankevirksomhet omkring problemet. Dessuten at noen vil kjenne seg igjen i min beskrivelse av situasjonen, enten som bilist og /eller som «rette myndighet» i vid forstand, og tar konsekvensen av det.

Til de som sikkert innvender at «informasjon og opplysning hjelper likevel ikke» vil jeg bare spørre: skal vi da bare resignere?

Jeg mener nei!

Øystein Ludvigsen

Stortinget har talt:

ELVEVEIEN KOMMER FØRST

Av: Aage H. Carlsen

I forbindelse med behandlingen av riksvegbudsjettet for 1984 vedtok Stortinget at Elveveien i Larvik/Hedrum skal prioriteres før en utbygging av riksveg 303, Herregårdssletta — Torstrand torg i Larvik. I svar med NVP 1982-85 hadde vi i vårt budsjettforslag for 1984 foreslått riksveg 303 tatt opp til bevilgning.

Det har lenge vært uklarhet om den innbyrdes prioritering av de to prosjektene. Under behandlingen av NVP 1982 - 85 prioriterte Stortinget riksveg 303, men sa at hvis en utredning viste at Elveveien burde prioriteres ville Stortinget ha seg forelagt saken på ny. I samarbeid med Larvik og Hedrum kommuner gjorde vegkontoret en utredning av saken. Vegkontorets konklusjon var at riksveg 303, Herregårdssletta — Torstrand torg

burde bygges ut først. Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet sluttet seg til dette.

I utredningen forutsatte man at hele Elveveien fra riksveg 303 til Bommestad skulle bygges i en etappe. Bakgrunnen for dette var at Hedrum kommune tidligere hadde satt seg imot bare å bygge nedre del og knytte denne sammen med Yttersøveiens forlengelse/gamle E 18.

Før Stortingsbehandlingen utarbeidet Larvik kommune en tilleggsutredning som sammenlignet en utbygging av riksveg 303 med bygging av Elveveiens nedre del. Samtidig gjorde kommunen et vedtak om å finansiere Yttersøveiens forlengelse med kommunale midler. På denne bakgrunn fulgte Stortinget Larvik kommunes syn i saken.

På grunn av usikkerhet om prioriteringen har vegkontoret arbeidet med detaljplanene for begge prosjektene. Stortingets beslutning fører derfor ikke til forsinkelser i utbyggingen. Anlegg av Elveveiens nedre del og Yttersøveiens forlengelse vil starte mot slutten av 1984 og ventes fullført i løpet av 1985.

Er Aksjon . . .

Forts. fra side 13 —

— Men smilet, da? Vil ikke det forsvinne i all denne effektiviteten?

Nei, jeg tror ikke det. Mange har nok erfart at økt effektivitet også gir økt trivsel i arbeidet. Man får en grunn til å smile. Smilet må komme som en naturlig del av et bedre system, og ikke brukes til å skjule skavankene i et ineffektivt system!



Vegdirektøren og vegsjefen på befaring av elveveien sammen med representanter fra Larvik kommune.

Informasjon fra personalavdelingen:

NYE RUTINER FOR PENSJONISTAVSLUTNINGER

Fra 1. januar i år har vi gått inn på en ny ordning når det gjelder avskjed med medarbeidere som går over i pensjonistenes rekke. Først og fremst vil endringen bli merkbar for tilsatte i driften. Vi vil her redegjøre nærmere for hvordan ordningen blir.

Driften:

Det er her vi har det største antallet av ansatte som blir pensjonister i året. Ca. 10 - 15 tjenestemenn går over på pensjon hvert år.

Nyordningen går ut på at det arrangeres en uformell avslutning på arbeidsplassen eller vegstasjon på selve avslutningsdagen eller i umiddelbar nærhet av denne sammen med medarbeidere og nærmeste arbeidsledere. Arrangementet skal være enkelt og det kan serveres kaffe og kringle e.l. Med andre ord en enkel servering.

I tillegg til denne arbeidsplassavslutningen som arrangeres i lokal regi, vil det bli innbudt til en formell avslutning hvor vegsjefen og re-

presentanter fra vegkontoret deltar. Her vil det bli overrakt diplom og gave fra etaten. Det blir gjennomført 2 slike arrangementer i året på et egnet sted i fylket. De som er blitt pensjonister i løpet av halvåret innbys til dette arrangementet. Pensjonistenes ektefeller innbys også.

Disse arrangementene vil foregå i månedsskiftet mai/juni og november/desember.

Vegkontoret:

På vegkontoret er det foreløpig svært få pensjonistavslutninger i året. Her arrangeres avslutningen når hver enkelt går av. Dette arrangementet foregår på vegkontoret. Hvis tidspunktet for pensjonering er like før juleavslutningen, kan pensjonistavslutningen slås sammen med denne. Dette har også vært praktisert tidligere.

Pensjonistens ektefelle innbys til å delta på arrangementet.

Internt på avdelingen kan det arrangeres en avslutning sammen

med de nærmeste kollegene slik som det har vært praktisert tidligere.

Biltilsynet:

Her er det svært få pensjonistavslutninger i året, og pensjonistavslutningen foregår på det tidspunkt den enkelte går av. Arrangementet foregår på lik linje med det som er fastsatt for vegkontoret. Av plasshensyn kan stasjonen selv avgjøre hvor vidt arrangementet legges til et egnet lokale i nærheten av stasjonen.

Biltilsynsstasjonene i Vestfold er såpass små at det ikke synes å være behov for noen uformell avslutning sammen med de nærmeste arbeidskameratene.

Uførepensjonister:

Flere av våre ansatte går over på uførepensjon før de oppnår kravene til alderspensjon. Disse medarbeiderne har hittil kommet i en mellomstilling da de ikke slutter i etaten. Fra 1. januar i år har vi gjennomført følgende som en foreløbig ordning:

Hovedregelen er at uførepensjonistene deltar på pensjonistavslutningen på det tidspunkt kravene til alderspensjon oppfylles. En uførepensjonist kan som kjent gjeninntré i tjenesten.

Vi tror imidlertid at enkelte av de som blir uførepensjonert ønsker den formelle avslutningen sammen med sine arbeidskamerater på det tidspunkt de blir uførepensjonert. Derfor vil de som blir varig uførepensjonert heretter bli spurt om på hvilke av de to tidspunktene vedkommende vil ha sin avslutning.

Dette vil ikke gjelde for de som får en tidsbegrenset uførepensjon, f. eks. for ett år av gangen.

Vi håper at de retningslinjer vi her har lagt opp til for pensjonistavslutninger vil bidra til å formidle en takk fra etaten for utført tjeneste og være et hyggelig minne i pensjonisttiden.



Det er i driften det blir størst forandring i opplegget for pensjonistavslutningene.

Nå måles vedlikeholdsstandarden på riksvegene



Her registrerer Roar Ophthun vær og føreforhold i forbindelse med måling av vedlikeholdsstandarden.

NÅ HETER VI STATENS VEGVESEN

Som vi skrev i det siste nummer av Vestfolder'n i 1982, har etaten hittil ikke hatt noe ensartet navn. Også andre ting som emblem og bruk av farger på symbol har vært forskjellig. Vegdirektoratet har derfor satt ned en arbeidsgruppe som har sett på bruken av navn og forskjellige symbol i etaten.

Den observante leser vil også kunne registrere at Vegene og Vi i det siste nummeret for 1983 (nr. 6/83), hadde en artikkel som redegjorde nærmere for det arbeidet utvalget har utført.

På grunnlag av utvalgets arbeid har vegdirektøren fattet følgende vedtak:

Navn:

Etatsnavnet skal fortsatt være Statens vegvesen, og benevnelsen Statens vegvesen Vegdirekto-

ratet og Statens vegvesen Fylkesnavn skal brukes i størst mulig utstrekning. Dersom det av hensyn til publikum ønskes nøyere spesifisering av avsender, skal en nytte: For vegadministrasjonen:

Statens vegvesen fylkesnavn vegkontoret.

For biltilsynet:

Statens vegvesen fylkesnavn Biltilsynet stedsnavn

For vegstasjon/sentral:

Statens vegvesen fylkesnavn Stedsnavn vegstasjon

Ved mer uoffisiell korrespondanse vil det fortsatt være anledning til å nytte brevark med påtrykt

Av: Erik Andersen

Det er fra 1. januar igangsatt et prosjekt under ledelse av laboratoriet på Ås. Hensikten er å forsøke å måle vedlikeholdsstandarden ved hovedprosess 9 — vintervedlikehold, på riksvegene i Vestfold.

Vi har, ut i fra rapport nr. 251, «Vedlikeholdsstandard», og arbeidsrapport nr. 9 A «Informasjonshefte for revisjon av langtidsplanen 1986-1989», delt vegrutene i Vestfold inn i vedlikeholdsklasser etter ÅDT og type trafikk.

Vedlikeholdsklassene er så representert ved 15 punkter på riksvegnettet vårt. Punktene er jevnt fordelt på klasser og distrikter.

Registreringen av vær- og vegforholdene foregår på tre skjemaer. To av disse utfylles av personale på laboratoriet, et skjema utfylles av sjåførene på brøyte-/salt-bilene og på høvlene.

Ved siden av data om brøyting, høvling og siktsoner, registreres vegforhold og værforhold, lufttemperatur, fuktighet, friksjon og salting.

Prosjektet skal pågå i tiden 1. januar til 1. mai.

Registreringen foregår ikke hver dag. Det registreres bare under vanskelige og ustabile vær- og føreforhold.

Dataene fra forsøket skal bearbeides av laboratoriet på Ås, og det skal til høsten utgis en rapport fra forsøket.



Forts. neste side —

stillingsbetegnelsen vegdirektør og vegsjef.

Ved bruk av stempel vil det av plasshensyn være anledning til å fravike den offisielle navnebruk.

Emblem:

Etaten skal ha ett emblem. Emblemet skal være en forenklet utgave av biltilsynets emblem, d.v.s. trekanten og fargen inne i krona skal være rød, resten av emblemet er i standard gulfarge jfr. punkt om farge. Et eksempel på emblemet finnes i rapportens vedlegg 3 nederst til høyre (forenklet emblem). Forslaget til nytt emblem vil bli forelagt Utenriksdepartementet til godkjenning.

Farge:

Den gulfarge som benyttes på Vegvesenets maskiner, Vegvesenets Gul nr. 1, skal være standardfarge for etaten. I størst mulig utstrekning skal en søke å oppnå denne farge som trykkfarge, stof-farge m.v.

Skrifttype:

Vegvesenet skal bruke «Helvetica» som standard skrifttype. Her kan det gjøres unntak f. eks. i forbindelse med tekstbehandling.

Anvendelse av kjennetegn

Utvalget har også utarbeidet retningslinjer for sammenstilling av de ulike kjennetegn.

Spesielt viktig er det at en i

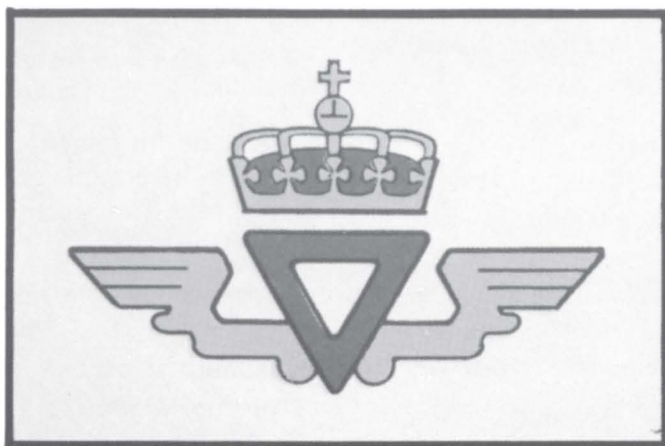
brevhoder (og på blanketter) bruker etatsnavn, fylkesnavn og funksjonsbetegnelse (vegkontor, biltilsyn, vegstasjon). Vi gjør i denne forbindelse også oppmerksom på at brevhodet samtidig er forandret i tråd med norsk standard for blanketter.

Når det gjelder de andre områdene det er laget retningslinjer for: Rapporter/håndbøker m.v. uniformer, skilting av anlegg og driftsbygninger, skilting av maskiner og utstyr, godkjenningsmerking samt stempler, viser vi til utvalgets innstilling.

Spørsmål om bruk av kjennetegnene kan stilles til Vegdirektoratets Administrasjonskontor. Spørsmål som gjelder merking av maskinelt utstyr og uniformer kan stilles til Innkjøpskontoret.

Iverksettelse

Innen utgangen av 1985 forutsettes de endringer som er beskrevet i rapporten gjennomført for de fleste områdene. Det vil imidlertid ikke være nødvendig å skifte ut merker på biler og kjeledresser og annet utstyr selv om dette brukes etter nevnte tidsfrist. Det er naturlig at endringer foretas i takt med fornyelse av materiell. Det forutsettes imidlertid at brev, blanketter, rapporter og stempler er endret innen den angjeldende frist.



Det nye emblemet er forenklet i forhold til det gamle. Det skal være gult med rød trekant. Først når det er godkjent av Utenriksdepartementet kan vi ta dette emblemet i bruk.

TELERESTRIKSJONER OGSÅ I VÅR

Vegnettet i fylket vårt er overbelastet i store deler av året. Dette skyldes at vegrutene tidligere ble oppskrevet så snart bruene ble ombygd eller forsterket. Systematiske registreringer de siste årene har vist at vegene var svakere enn antatt, og derfor måtte det innføres telerestriksjoner for å unngå at vegnettet brøt helt sammen i vårløsningen.

Omfanget av telerestriksjonene i vår vil bli omtrent som forrige vår. For fylkesveggenes vedkommende blir noen flere vegstrøkninger berørt av restriksjonene i år.

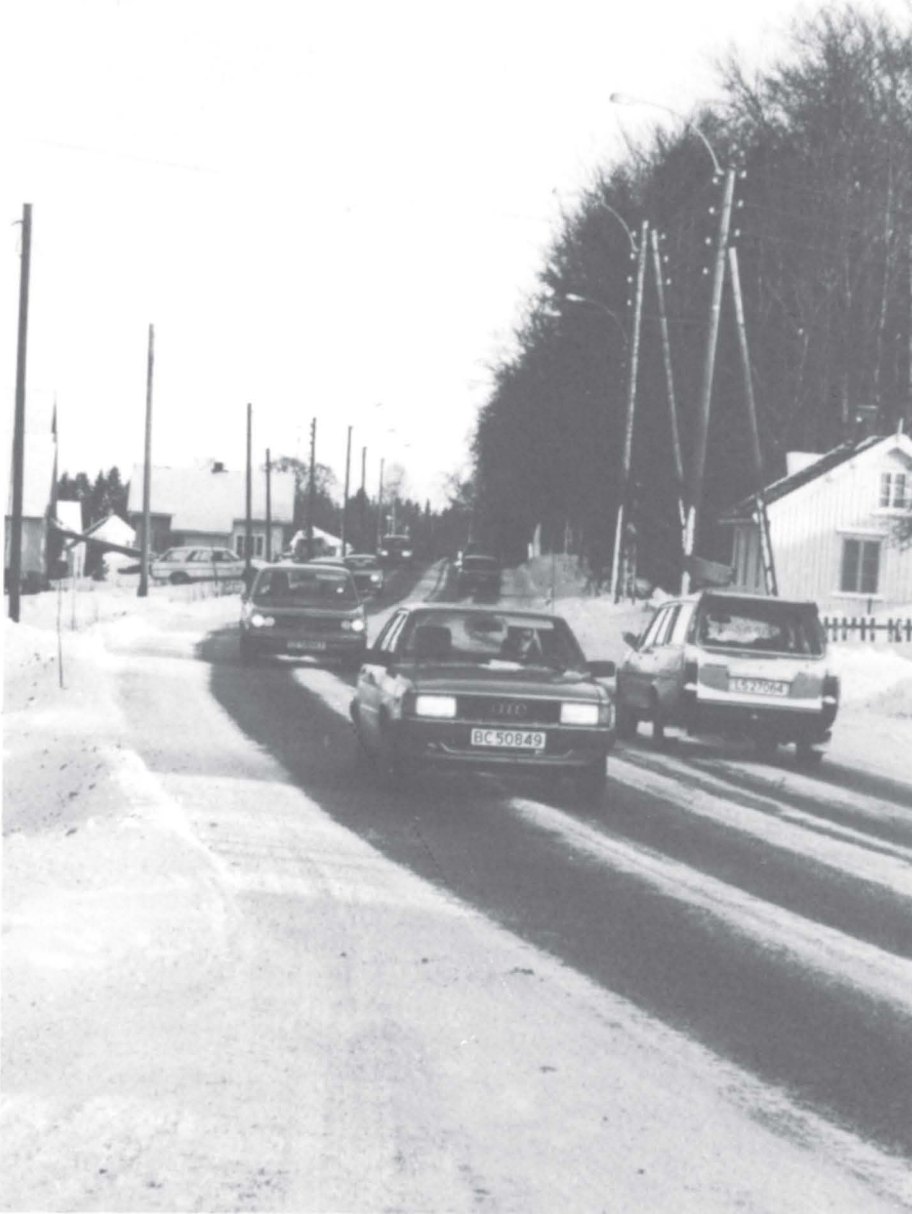
Det er værforholdene som avgjør når telerestriksjonene blir innført, men normalt regner vi med innføring av restriksjonene i siste halvdel av mars måned. Som vanlig må vi regne med at telerestriksjonene vil vare lengst i de indre delene av fylket.



Aldersgruppen 0-18 år mest utsatt blant de myke trafikantene

Ca. halvparten av alle tilskadekomne fotgjengere og syklister er i aldersgruppen 0-18 år. Andelen er noe høyere for syklister enn for fotgjengere. Det er også påvist at antallet syklistulykker på fylkesvegene er like høyt som på riksvegnettet. Tatt i betraktning at det utførte transportarbeid er vesentlig lavere på fylkesvegene enn på riksvegene, er den relative risikoen absolutt størst på fylkesvegene. De fleste fotgjengerulykkene skjer ved kryssing av kjørebanelen.

KJØRELYS OM DAGEN VIL ØKE TRAFIKKSIKKERHETEN



Det er besluttet at alle biler som førstegangsregistreres etter 1. januar 1985 skal ha kjørellys som tennes automatisk når motoren starter eller når bilen settes i bevegelse.

Erfaringer fra Sverige og Finland viser klart at antallet trafikkuulykker reduseres ved bruk av kjørellys om dagen. Forhold som lav sol på horisonten, lavt dagslysnivå i store

deler av året, lange skumringstider og mye overskyet vær gjør at biler i bevegelse blir vanskelig å få øye på. Med bruk av kjørellys blir biler i bevegelse oppdaget på et langt tidligere tidspunkt enn det som hittil har vært tilfelle.

Dette vil gi bedre trafikkforhold for trafikantene og særlig barn og svaksynte som har vanskelig for å bedømme avstand til og hastighet

på bilene vil få en stor fordel av at bilene bruker kjørellys. Imidlertid kan vi ikke se bort fra at det under visse omstendigheter kan bli vanskeligere å oppdage fotgjengere!

Trygg Trafikk ønsker påbud om montering av kjørellys på alle biler fra 1986, men vegvesenet vil ikke gå så langt. Vegdirektoratet ønsker å gå inn for en mykere linje og er nå i gang med en kampanje for å få bileierne til å montere kjørellys frivillig.

Vi skal også være oppmerksom på at enkelte bilmodeller allerede har kjørellys montert som standardutrustning og at mange bilførere i dag bruker nærllys ved kjøring om dagen.

Vi har spurt biltilsynssjef Magnus Bøie om det er gjort noen undersøkelser om lysbruk her i Vestfold, og han kan bekrefte at det har vært foretatt tellinger flere steder i fylket like før jul.

Tellingene viser at kjørelyset dominerer trafikkbildet i vinterhalvåret, men lysbruken er større ved strekk-kjøring enn ved bykjøring. De som har foretatt tellingene har også konstatert at yrkessjåfører bruker lys mere konsekvent. Og lysbruken er mer utbredt blant unge sjåfører enn blant eldre (kjøre-opplæringseffekt).

— *Bøie, hva er din personlige mening om bruk av kjørellys om dagen?*

Kjørelyset er et «bli sett» lys, og jeg er enig i at vi skal innføre dette. Selv ser jeg biler med lys bedre enn biler som ikke bruker lys. Jeg kjenner ikke til noen statistikker eller undersøkelser om det, men personlig tror jeg at bruken av kjørellys om dagen vil gi en like stor sikkerhetsgevinst som bruken av bilbelter.

Jeg har også flere ganger konstatert at billyset ikke brukes når det lysner om morgenen og i skumringen om kvelden. Det syns jeg er skremmende, og jeg vil på det sterkeste oppfordre alle til å

Forts. neste side —

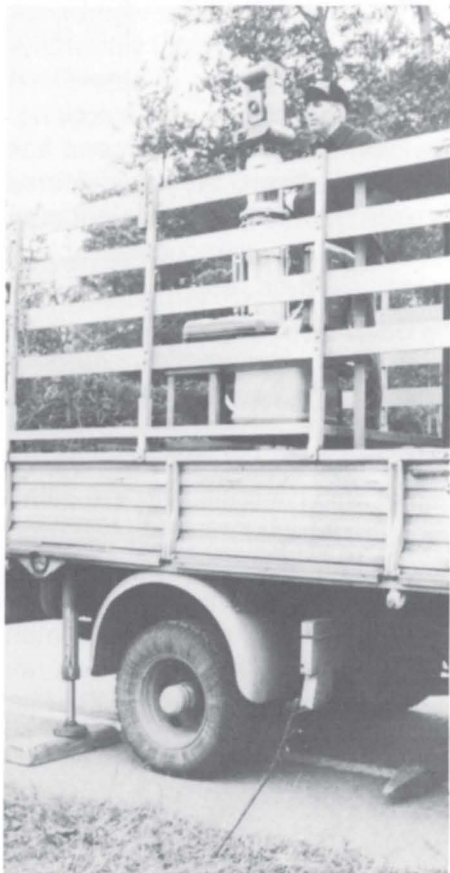
NYTT MÅLEUTSTYR PRØVD PÅ GRUNNSEKSJONEN

Av Geir Magne Bø

Grunnseksjonen har i vinter prøvd et nytt elektronisk måleinstrument for innmåling og sikring av grenser. Utstyret er en kikkert med automatisk registrering av data. Nærmere betegnelse er Teodolitt TC 1.

Utstyret som er utlånt av vegvesenet i Buskerud, har vært brukt på rv. 311 i forbindelse med innmåling av grenser på parsellen Ilebrekke — Saltkop.

Det instrumentet som Buskerud har, er plassert på en spesialbygd innretning bak på lasteplanet til en liten lastebil (VW-LT). Ved måling stopper bilen på ønsket sted og via



Kikkerten som Buskerud vegvesen har er plassert på lasteplanet til en liten lastebil. Legg merke til støttebeinet som går gjennom lasteplanet og ned på veien.

hydraulisk blir 3 ben senket gjennom lasteplanet og ned på veien. Hele utstyret blir stående på veien uavhengig av lasteplanets stilling.

Til å betjene utstyret er det vanligvis et målelag som består av 3 mann, en bak kikkerten og 2 som går rundt til punktene som skal måles.

Det nye måleinstrumentet har gjort oppmålingen enklere. Vi slipper å skrive ned avstander og vinkler da instrumentet lagrer alle data på kassett. Når målingene er utført, tas kassetten med data inn på kontoret. Der overføres disse til en datamaskin direkte uten punching. Målepunktene koordinater blir så beregnet og automatisk plottet ut på kart via en Hewlett Packard tegnemaskin som vegkontoret har.

Måleutstyret kan også brukes til profilering og stikningsarbeid. Anleggsavdelingen har i høst prøvet utstyret til profilering av fjell.

De fleste vegkontorene har nå anskaffet dette kostbare utstyret, som er svært rasjonelt når store mengde data skal måles og behandles videre. Når Vestfold vegvesen selv vil anskaffe slik utstyr, er foreløpig usikkert.



Her er Gunnar Johansen fra vegvesenet i Buskerud i gang med innmåling av grenser på rv. 311 ved Saltkop.

Kjørellys . . .

Forts. fra foregående side —

bruke lysene på denne tiden, og da mener jeg bilens nærlys.

— Mener du det er riktig å innføre påbud om montering av kjørellys?

Nei, her er jeg enig med Vegdirektoratet. Hvis det skal innføres et påbud, må det også følges opp med kontroller og en gebyrordning. Det kan ikke være riktig på det nåværende tidspunkt. Vi må få folk til å forstå gevinsten ved bruk av lys om dagen, og de som ikke har montert dette «bli sett» lyset kan selvfølgelig bruke nærlyset, noe mange gjør allerede. Jeg vil sterkt advare mot å bruke parklyset. Parklyset er ikke noe kjørellys, men et parkeringslys, noe som navnet klart gir uttrykk for.

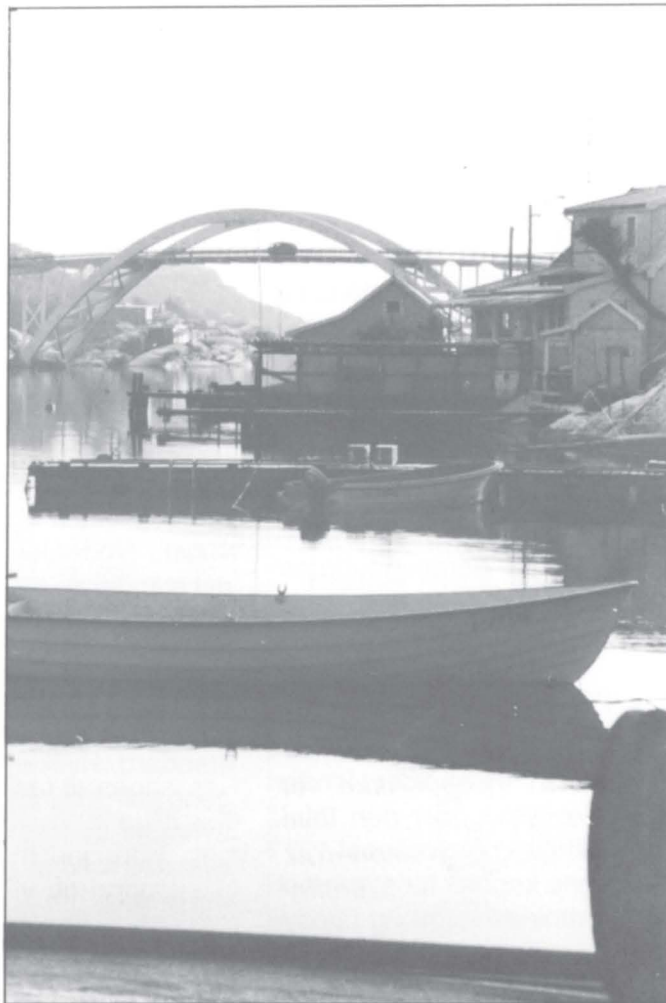
Jeg tror at vi her står overfor en lettere situasjon enn vi gjorde da vi skulle få folk til å bruke bilbelter. Den gangen gikk det ikke bare på en ren holdningsendring fordi mange følte en viss angst og at det ble innesperret. Dessuten var det ofte en omstendelig rutine å ta på seg selene som kunne være av gammel konstruksjon. Nå gjelder det bare å bruke nærlyset for de som ikke har bil med de spesielle kjørelysene.



SOLEN FOR DAGEN

av Phil. Bosmans.

*Motta hver ny dag som en presang,
møt opp til den som til fest.
Stå ikke for sent opp om morgenen!
Titt i speilet
og le mot deg selv
og si «god morgen» til deg selv,
da blir du åpen
for også å si det til andre!
Når du kjenner bestanddelene
av «solen»,
kan du lage den selv,
like lett som suppe.
Ta en stor posjon godhet,
rør rikelig med tålmodighet i den,
tålmodighet med deg selv,
tålmodighet med andre.
Glem ikke et klype humor,
til å møte motgang.
Bland i en passende dosis arbeidslyst,
og hell en hjertelig latter over det hele,
og du har solen for dagen.*



**Driftsavdelingene
har sammen stukket
ut kursen framover.**

**Retningen er
kontrollmålt.**

**Bildet er fra
stikningskurs på Ås.**

NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

063 — VEGTRAFIKKTELLINGER Vegdata 176 s.

Publikasjonen omfatter resultatene fra de maskinelle og manuelle vegtrafikkteλλinger i 1982.

Det ble holdt manuelle tellinger i 44 punkt på riksvegnettet. Flere av punktene lå i vegkryss slik at trafikken ble registrert på 123 vegarmer. I 1982 hadde vi 52 maskinelle tellepunkt.

Trafikktall fra bompengerbruere/veger er også tatt med i denne publikasjonen.

083 — PERSONALSTATISTIKK Vegdata 118 s.

Håndboken inneholder foruten en hovedoversikt over den totale sysselsettingen i vegvesenet 1977 - 1982, egne kapitler for sysselsettingen i administrasjon og oppsyn og sysselsettingen i vegarbeidsdriften. I disse kapitler gis stillings- og alderfordeling av arbeidstakerne i de enkelte fylker. Lønn, yrkesskade og fravær i vegarbeidsdriften er omtalt i separate kapitler. Videre er gitt en oversikt over fraværet i Vegdirektoratet.

100 — BRUPROSJEKTERING Normaler

Håndbok — 001 Bruprosjektering har til nå vært utgitt i et ringpermsystem — bestående av tre deler.

Av flere grunner har vi nå valgt å gå over til hefter. Kapitlene blir samtidig gjennomgått og tildels revidert. Noen av kapitlene blir slått sammen — og de fleste får nytt kapittelnummer.

De nye kapitlene vil foreløpig bli utgitt tildels enkeltvis etterhvert som de blir ferdige. Alle heftene blir sendt de faste abonnentene på Bruhåndboka.

Abonnement kan bestilles.

019 — VEGUTFORMING I BYER OG TETTSTEDER Normaler 210 s.

Vegnormalene gjelder for riksveger. Vegsjefen evt. formannskapet kan bestemme om normalene også skal gjelde for henholdsvis fylkesveger og kommunale veger.

Normalene behandler utforming av vegsystemet og de enkelte veger. Normalene inneholder en del standardkrav, men også en del stoff som mer er å betrakte som råd og veiledning.

Normalene beskriver en rekke mulige løsninger med varierende standard. Hvilken av disse løsningene som skal velges, vil i stor grad avhenge av lokale forhold, og må avklares under planleggingen av det enkelte prosjekt. Normalene gir forholdsvis stor frihet i valg av løsninger, slik at vegsystemet skal kunne tilpasses bebyggelse, landskap og andre planelementer.

043 — FORSLAGSORDNINGEN — Revidert utgave Retningslinjer. 40 s.

Heftet er ment som et hjelpemiddel for forslagsnemndene ved behandling av forslags saker, men vil også inneholde opplysninger som kan være til nytte for fagavdelinger m.v. som skal gi uttalelser om, eller iverksette forslag.

Heftets innhold er basert på tidligere retningslinjer og bestemmelser av desember 1978, med endringer vedtatt i forhandlinger med hovedorganisasjonene i samsvare med medbestemmelsesavtalen.

108 — EDB-program PLABE Veiledning 44 s.

Hensikten med programmet er å beregne krefter i en ettspenns rett

platebru med eller uten understøttelse av bjelker.

Brukerne bør ha tilstrekkelig kunnskap og erfaring til å gi fornuftige inngangsdata til programmet og til å vurdere om resultatene er sannsynlige.

Programmet er tilgjengelig på ND 100 og Prime datamaskiner. Det kan kjøres fra terminal som interaktiv kjøring eller som satsvis behandling. Programmet er skrevet i Fortran 77.

107 — HOVEDPLANLEGGING Veiledning 32 s.

Veiledningsheftet har to hovedformål:

- A) Arbeidsbeskrivelse. Den er ment å være en veiledning for hovedplanlegging og gi mulighet for bedre presisering og styring av hovedplanarbeidet, blant annet ved bruk av konsulent. Den skal tjene som en sjekklister over de kontakter som må tas og det grunnlagsmateriale som må framskaffes i forbindelse med hovedplan.
- B) Kontoplan. For Vegvesenet kan plankoden bli brukt som kontoplan for kostnadsoppfølging av spesifiserte delarbeider i en hovedplan.

101 — TRAFIKKSANERING Veiledning 64 s.

Siktemålet med denne veilederen er å gi informasjon til planleggere, politikere og andre interesserte:

- om hva trafikksanering er
- hvilke tiltak som er hensiktsmessige
- hvordan planlegging og gjennomføring av trafikksaneringer kan organiseres.

105 — SPESIALTRANSPORT
Veiledning 60 s.

Boka er en rettleiding for saksbehandlere ved vegkontorene. Adgangen til å dispensere er regulert gjennom en rekke rundskriv m.v. Disse rundskriv er tatt med som eget vedlegg. I tillegg bygger den på «Bestemmelser om kjøretøy» «Vilkår for bruk av kjøretøy/vogntog med vekt, lengde eller bredde over det generelt tillatte».

Dispensasjon for vanlig transport under spesielle forhold som teleløsning — vinterakseltrykk m.v. er også behandlet.

056 — DRIFTSREGNSKAP —
DRIFTSSTATISTIKK '82
Vegdata 252 s.

Med denne oversikten kan vegkontorene bl. a. foreta regnskapsmessige sammenlikninger med landsgjennomsnittet. Den presenterer regnskaps- og driftsresultatene på en grei måte, og får fram endringer i fordelinger på kostnadsarter og på kostnadsprosesser fra år til år, og viser fordelingen på entreprenørdrift og egen drift.

104 — KULVER EDB-program
Veiledning 36 s.

Kulver er et rammeprogram som kan beregne snittkrefter i bruksgrensetilstanden og dekningskurver i bruddgrensetilstanden. Programmet kan videre beregne nødvendig strekkarmering og skjærarmering. *Programmet kan ikke ta hensyn til punktlaster, skjevhet eller platevirkning.* Punktlast fra hjultrykk kan regnes som jevnt fordelt last dersom topplaten er dekket med minst 0,20 m fyllmasser.

Nærmere opplysninger om håndbøkene kan fåes ved henvendelse til Wenche Linnom på vegkontoret.

SYKLISTER HAR 25 METER



En mørklagt sykkel er et livsfarlig kjøretøy i høstmørket. Bruker bilen fjernlys, blir du synlig først 80 meter foran bilen.

Syklisten blir først synlig 20-25 meter foran bilen når bilen kjører med nærlys. En syklist som krysser vegen 30-40 meter foran en bil, er altså helt usynlig. Om bilen holder 80 km/t er den bare 2 sekunder unna, uten sjanse til å stoppe. Det finnes bare en fornuftig løsning: Godt lys og reflekser. Syklisten bør ha refleksbrikker i hjulene for å synes fra siden, og refleks-tape på hver side av pedalene. Dessuten skal han ha en refleksbrikke hengende på ytterplagget. Og selvsagt skal sykkelen ha lys.

SE OG BLI SETT

Vegdirektoratet/
Statens informasjonstjeneste

Personalnytt

50 år
Solveig Mathisen, 20. februar
Rolf Johan Mathiesen, 11. mars
Roald Johansen, 13. mars
Jon R. Gjelstad, 9. april

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

PENSJONISTER
Hjalmar Hvaal, 31/3-84



STOFF
TIL NESTE
NUMMER

*må være
i redaksjonen
innen*

15. mars

↑ **E 18** Drammen

↙ **35** Eidsfoss

↘ **35** Tønsberg

↙ Ski NM Hof

Skilt og vedlikeholdsavdelingen gjorde en god jobb i forbindelse med ski NM i Hof. Vegene var godt vedlikeholdt og ingen hadde problemer med å finne fram til skiarenaen.