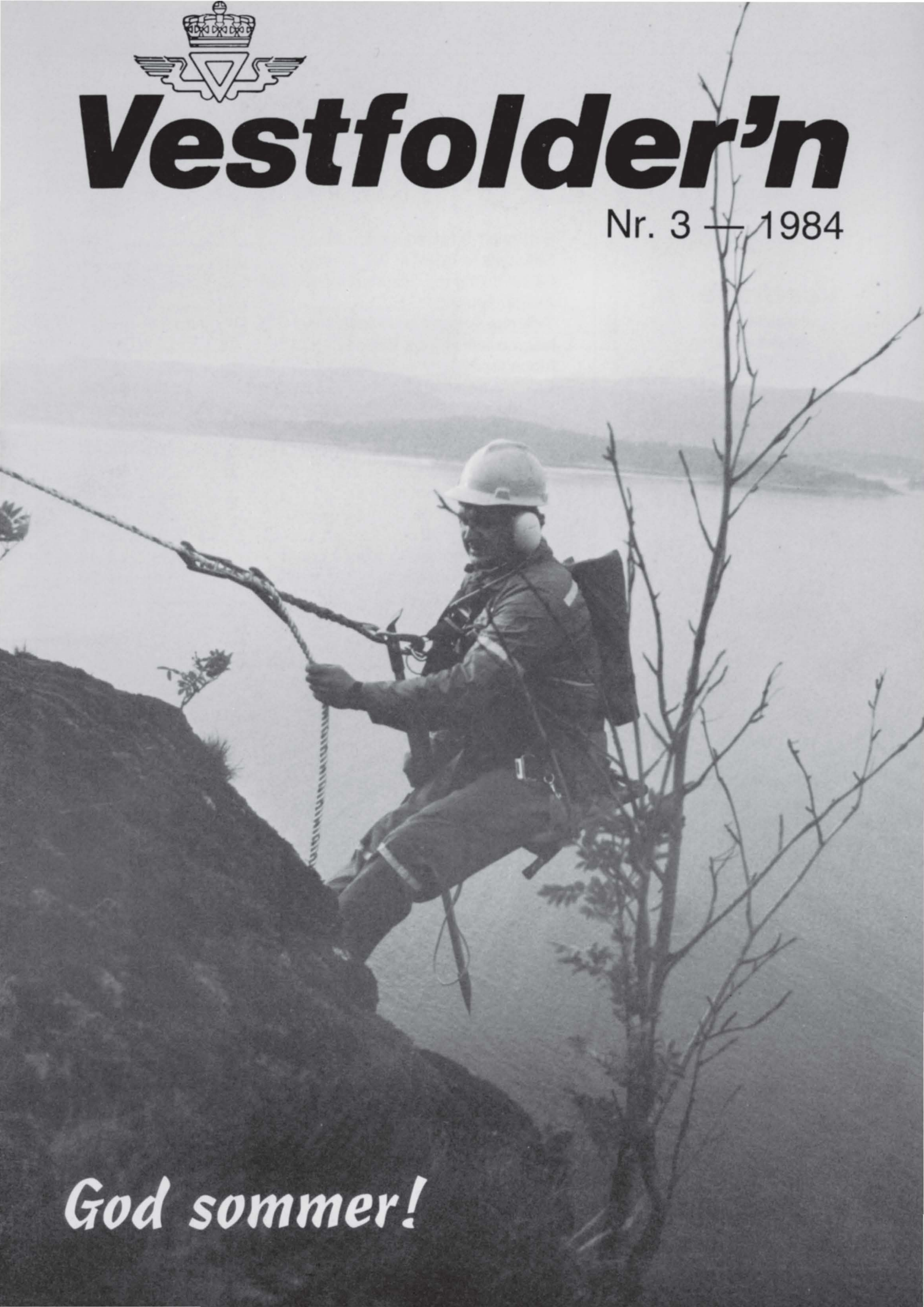




# ***Vestfolder'n***

Nr. 3 — 1984



***God sommer!***



## Vestfolder'n

Bedriftsavis for  
Statens vegvesen  
Vestfold

NR. 3 — JUNI 1984  
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
E-18 eller en omkjøringsrute .....	3
Sofusprisen 1983 til vegvesenet .....	4
Skiltavdelingens nye vidundermaskin .....	5
Aksjon kjøreløys .....	7
Tidligere vegsjef Leif Moys krigs- historie tatt opp på video .....	8
Mopedopplæring som valgfag .....	9
Enklere arbeidsskilting .....	10
Rv 303 utenfor Sandefjord legges om .....	11
Biltilsynet med bruktbil info. ....	12
25 år som vaktmester .....	13
EDB kurs .....	14
«Autosys» videreutvikles. ....	15
Omklassifiseringer av fylkesveger .....	17
Forslagsnemnda .....	18
Forsert hovedrensk i Holmestrand .....	19
Tusen takk for stillheten .....	20
Nytt utstyr til biltilsynet .....	21

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

*Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.*

**FORSIDEBILDE:**

*Tøff jobb i Holmestrandfjellet når det utføres hovedrensk høyt over E-18 og jernbanelinjen. Her er Sigbjørn Gjerden i ferd med å gå ned i fjellet. (mer stoff om rensken på side 19)*

# E-18 eller en omkjøringsrute?

Trafikkavviklingsproblemene på E-18 gjennom Vestfold på de store utfartshelgene i sommerhalvåret er et kjent fenomen for de fleste. Hvem har ikke stått stille i kø på E-18 eller hatt store problemer med å krysse E-18 en fredagsettermiddag eller en søndag?

Igjen har trafikkmengden økt. Ca. 5% fra 1982 til 1983, og vi må regne med enda større problemer i sommer enn vi tidligere har hatt. Dette til tross for at vi har fått bort den store flaskehalsen i Holmestrand. Nå har vi flyttet flaskehalsen nordover til bakken ved Rølleshauen og vi har fått en ny stor flaskehals ved Sem. Vi skal i sommer for første gang forsøke å avvikle topptrafikken ved Sem med 3 lyskryss i drift. Dette vil skape avviklingsmessige problemer, men det var vi fullt klar over da vi bygde lyskryssene. Vi prioriterte helt klart trafikksikkerheten framfor avviklingen.

Hvilke muligheter har så du som skal ut på E-18 en av disse store trafikkdagene?

Sammen med representanter for politiet har vi sett på hvilke alternative vegruter som kan avlaste E-18. Vi har også sett på hva vi på kort sikt kan gjøre på E-18 for å avvikle topptrafikken med minst mulige hindringer og samtidig ha en sikker trafikkavvikling.

Når dette skrives er det umulig å si om våre tiltak har gitt resultater, men vi kan trygt si at vi i skrivende stund er svært spente på hvordan det vil gå i pinsen som blir vår første store prøve i sommer.

Vi har lagt opp til en stor informasjonskampanje som anbefaler flere aktuelle omkjøringsruter både for trafikken på fredager og søndager. Mottoet for kampanjen

er at det er bedre å kjøre noen kilometer lengre enn å bruke opp både tid og bensin i køer på E-18 gjennom fylket.

Vi har flere aktuelle omkjøringsruter helt avhengig av hvor trafikantene kommer fra. Når vi på søndager har valgt å sende trafikken om Skollenborg — Hokksund eller Eidsfoss — Vestfossen, skyldes dette ganske enkelt at den gamle omkjøringsrute om Stuen — Sande ikke lenger er så aktuell som tidligere når køen nå starter ved Rølleshauen. For trafikken sydfra som kan kjøre av ved Bommestad vil omkjøringsruten være særlig attraktiv for da unngås også køen ved Sem. Omkjøringsruten vil ikke være så mye lenger i antall kilometer at det betyr noe vesentlig og på søndager vil denne ruten tidsmessig være raskere.

For trafikken sydover på fredager, vil Sande — Stuen og Hvittefoss — Siljan være en aktuell rute for trafikanter til Skien og Grenlands-området.

Vi starter informasjonskampanjen til pinse, og vi regner med å kjøre en ny informasjonsrunde før fellesferien. Vi vil benytte oss av en brosjyre som skal spres til trafikantene og vi vil gå ut i massemedia å gjøre kjent hvilke alternative vegruter som er aktuelle. Vi håper at vi ved hjelp av dette greier å gjøre omkjøringsrutene kjent for de aller fleste som bruker E-18 gjennom Vestfold på sommerstid. Vi håper at vi skal greie å fordele trafikken bedre slik at belastningen på E-18 blir noe mindre, og at vi får bedre flyt i trafikkavviklingen gjennom fylket totalt sett.

Dette er en stor oppgave og et høyt mål. Vi vil ikke kunne greie dette alene, men trenger en positiv

hjelp fra trafikantene. Vi vil også be om hjelp på den måten at trafikantene velger å reise utenom de tidspunkter som tradisjonelt har størst trafikk. Og det er på fredager mellom ca. kl. 15.00 og 21.00 og på søndager mellom ca. kl. 14.00 og 22.00.

Det må bli en vane å legge om kjøringen gjennom Vestfold på sommerstid. Dette gjelder både med hensyn til valg av vegruter og tidspunktet for kjøringen. Forholdene vil bare bli vanskeligere og vanskeligere i årene framover. Vi har ingen mulighet til å løse problemene i nordfylket på denne siden av århundreskiftet med de bevilgninger som vi kan regne med å få i årene framover. En ombygging av E-18 i nord vil koste mange hundre millioner og vegen vil ikke kunne tas i bruk etappevis.

Noen midlertidig løsning vil heller ikke være mulig innenfor de bevilgningsrammer vi får. Dette betyr at vi må leve med problemene framover, og det må først og fremst bli trafikantene selv som gjennom sine kjørevaner kan bidra til at det ikke blir total kork på E-18 gjennom Vestfold.

Vi håper at vår informasjonskampanje vil avhjelpe forholdene noe i sommer og ønsker ansatte og andre lesere av Vestfolder'n en riktig god sommer.

Jan Haugerød



# Sofusprisen 1983 til vegvesenet i Vestfold

Av Jan Haugerød

*På en tilstelning i Oslo Rådhus 25. april mottok vegsjef Johan Lepperød Sofusprisen 1983 for det arbeidet vegvesenet i Vestfold har lagt ned for sykkelbruken i Vestfold fylke.*

*Sofus er Sykkelorganisasjonenes Fellesutvalgs symbol i arbeidet med å få fartgang i utbyggingen av sykkelveger, bedre treningsmuligheter for de som sykler aktivt og i det hele tatt bedre vilkår for de vel 2 millioner syklister i Norge. Harepusen Sofus er symbolet på en glad og fornøyd syklist. Sofusprisen skal medvirke til større stimulans og økt arbeid for sykkelbruken i landet.*

Vegvesenet i Vestfold fikk prisen for 1983 i hard konkurranse med vegvesenet fra flere andre fylker. Politikerprisen som Vestfold fikk var en av 4 forskjellige Sofuspriser. Juryen for årets Sofuspriser har vært sammensatt av samferdselsminister Johan J. Jacobsen, vegdirektør Eskild Jensen, adm. dir. Pål Kraby, PR-sjef Gudrun Pasternak, formann i SR Øivind Øglænd, formann i SLF Arild Johansen og generalsekretær i NCF Inger Ness.

Ansvarlig for politikerprisen har vært samferdselsminister Johan J. Jacob-

sen, og hans begrunnelse for at politikerprisen 1983 gikk til Vestfold var følgende:

Vegkontoret i Vestfold fylke har etter min mening vist en særlig god utvikling når det gjelder bygging av gang-/sykkelveger.

Pr. 1. januar 1984 er det i fylket bygget ialt 84 kilometer slike veger, og dette utgjør 14% av riksvegnettet i fylket. Til sammenligning nevner jeg at i landsgjennomsnitt er prosenten 4,6. Jeg legger også særlig vekt på at man i Vestfold har nyttet 20,2% av investeringene etter NVP 1982-85 til gang-/sykkelveger, som også kan sammenholdes med landsgjennomsnittet på 8,4%. Det dreier seg her om ialt 68,2 millioner kroner av en samlet bevilgning på 887,9 millioner kroner for hele landet.

Det ventede forbruk av investeringene i 1982-85 vil bli for Vestfolds vedkommende 25,3% mot landsgjennomsnittet 8,6%. Både når det gjelder veglengden og investeringene ligger således Vestfold best an av samtlige fylker.



I tillegg har vegkontoret i Vestfold medvirket i positiv henseende med utarbeidelsen av et særdeles godt sykkelkart over Vestfold fylke i et samarbeid med Vestfold naturvern.

Sykkelkartet er en meget delikat og instruktiv trykksak som burde kunne danne mønster for andre tiltak i samme retning.

I tillegg vil jeg nevne at man i Vestfold vil finne Norges lengste sammenhengende g/s-veg mellom Horten og Tønsberg og at man i fylket registrerer bruken av disse veger og planlegger kampanjer for å øke bruken. Til slutt vil jeg nevne at man på vegkontoret er særdeles aktive for å hjelpe kommunene med grunnarbeid til bygging av gang-/sykkelveger og bidrar med gode planløsninger.

Min vurdering av hvem som bør få politikerprisen har jeg lagt særlig vekt på hva jeg vil kalle resultatbærende innsats for å fremme syklistene, og da står bygging av gang-/sykkelveger høyt på listen. Jeg har derfor måttet velge mellom de mest fremtredende, fylker her som er Akershus, Buskerud, Rogaland og Vestfold. Alle disse kunne for såvidt anses verdige til å få prisen, men ved en sammenligning av veglengder og investeringer m.m. og innsatsen ellers er jeg etter omstendighetene kommet til at prisen bør gis vegkontoret i Vestfold v/vegsjef Johan Lepperød.



Her mottar vegsjef Johan Lepperød Sofusprisen 1983 av samferdselsminister Johan J. Jacobsen (Foto Knut Opeide, Vdr.)

**Malemaskin/bil til 850 000 kroner**

# Skiltavdelingens nye vidundermaskin

Tekst og foto Per Härter

Skiltavdelingen har fått ny malemaskin til 850 000 kroner. Daglig kan det nå males 50-80 000 meter kant- eller midtstripe. I alt skal det males én million meter stripe på Vestfold's riks- og fylkesveger i sommer.

Ja, slik lyder de tørre tallene som angår skiltavdelingens nye vidundermaskin. De har nylig overtatt «vidunderet» til godt over trekvart million kroner og regner med at den ene millionen meter kant- og midtstripe som årlig skal males på fylkets riks- og fylkesvegnett kan være vesentlig raskere unnagjort enn hva de klarte med den gamle maskinen. Maskinen er, når dette skrives, i full drift på vegnettet, dvs. at man har valgt å ta en innkjøringsrunde på en del veger som skal asfalteres i løpet av sommeren.

«Vidunderet» er en Volvo F6 der det på «planet» er bygget opp en komplett malemaskin med to ma-

lingstanker, tank for «glassperler», kompressor og malepistoler. Hele herligheten kan fordi dette er en såkalt flakbil demonteres på relativt kort tid og skiftes ut med vanlig lasteplan slik at bilen kan utnyttes også utover malesesongen. Førerhytten på denne bilen er meget spesiell. Det er montert dobbelt sett ratt og pedaler, og midt i kupeen er det montert et kontrollbord for maleautomatikken. Det er også installert et TV-kamera som gjør det mulig for den som har styringen med kontrollpanelet å følge med i det som skjer ved malepistolene.

Det er Henning Nilsson, Gunnar Hansen og Øyvind Gjerstad som i sommer skal betjene bilen, og avd.ing. Finn Carlsen forteller at de tre i løpet av sommeren skal male hele en million meter kant — og midtstripe på riks- og fylkesvegnettet. Til dette regner man med at det vil gå med ialt 12 000 liter gul — og 20 000 liter hvitmalning samt nærmere 23 tonn med «glassperler»



Henning Nilsson til venstre og Gunnar Hansen viser her skummet som mange trafikanter tror er maling-søl fra bilen. Noe mange trafikanter har stoppet karene for å gjøre dem oppmerksomme på.



Hele «malerflaket» kan settes av og bilen utstyres med vanlig lasteplan. Dette betyr jo at utnyttelsen på bilen kan bli nærmest optimal.

for å fremme refleksen. Det vil si ca. 30 liter maling og 25 kg. glass pr. kilometer, forteller Carlsen.

Vi var med de tre karene i malegjengen ut for å se på det nye vidunderet i drift, og med 20 til 30 km/t gikk det radig unna oppover rv. 35 fra Svinevoll og nordover. Denne dagen var det midtstripe som skulle males, og ved en kort stopp for å finjustere litt på malesprøytene opplevet vi noe karene hadde fortalt om før vi startet. Mens Henning og Øyvind holdt på med justeringen kom en bilist kjørende opp på siden av malebilen og henvendte seg til Gunnar for å gjøre ham oppmerksom på at de hadde sølt store

malingdotter etter hele vegen oppover. Gunnar Hansen kunne berolige ham med at det ikke var maling som var sølt, men skumdatter som var lagt for å markere den nymalte stripen. — Dette har vi hatt mye av, forteller de tre med et smil — det har mange ganger vært irriterende når trafikanter som skal gjøre oss oppmerksomme på «malingsølet» kjører forbi oss og legger inn like foran oss for å få oss til å stoppe. Selvfølgelig tar vi advarslene med godt humør, men det kan i lengden være litt irriterende å stadig bli avbrutt på denne måten, avslutter de vår prat og kjører videre nordover rv. 35 og snart ser vi bare et par blinkende gule lys og en snorrett rad med hvite skumdatter etter malebilen og de tre.

Finn Carlsen forteller at det ifjor kostet 85 øre meteren for stripene men at man med den nye bilen håper å kunne komme noe ned i prisen i år. — Tidligere var malingen en noe mer omstendelig prosess fordi vi måtte sette ut og ta inn igjen plastkjeglene som nå er erstattet med skumdatter og vi var avhengig av bistand fra politiet. I dag har vi bare to mann på malebilen når vi maler kantstripe,

mens vi når det males midtstripe, må ha lederbil i tillegg. Med denne bilen slipper vi også å fylle malingtankene så ofte som før, forteller Finn Carlsen. Alt nytt tatt i betraktning kan vi i dag male 50

til 80 000 meter stripe om dagen mot tidligere 20 til 25 000 meter, avslutter han.

## Stipend 1984

Nordisk Vegteknisk Forbund (NVF) tilbyr stipendier for studier av aktuelle spørsmål innen veg- og vegtrafikk. Stipendiene kan også benyttes til studiereiser.

Tilgjengelig beløp er kr. 20 000.

Valg av emne er opp til den enkelte søker. Stipendiatene forplikter seg til å skrive en rapport om resultatene av studiet til Nordisk Vegteknisk forbund. Etter NVF's vurdering vil stipendiatene kunne pålegges å gi en presentasjon av resultatene på NVF's årsmøte.

Studiene skal være gjennomført et år etter tildeling av stipend.

Søknad om stipend skal inneholde:

- beskrivelse av emne for studiet
- plan for gjennomføring av studiet
- opplysninger om søkerens stilling, arbeidssted og arbeidsfelt.

Søknaden sendes:

**Nordisk Vegteknisk Forbund**

**Vegdirektoratet**

**Postboks 6390 Etterstad**

**0604 Oslo 6**

**innen 1. august 1984.**

**Tildeling av stipend vil finne sted i august/sept. 1984. Nærmere opplysninger kan fås av Johnny Johansen tlf. 02-466960.**



Ved et glimt inn i førerhuset ser vi at bilen er utstyrt med to ratt. Midt i bildet og til høyre mellom rattene sees henholdsvis kontrollpanelet til maleutstyret og TV skjermen som gjør det mulig å følge med på hva som skjer ved malepistolene.

## Ca. 15 % av samtlige barneulykker skjer i trafikken

I henhold til prosjektet «Barneulykker i Vestfold» som til nå har registrert samtlige ulykker blant barn under 15 år som kommer i kontakt med helsevesenet etter ulykker, skjer ca. 15 % av samtlige barneulykker i trafikken. På landsbasis antas tilsvarende tall å være ca. 20 %. Det er bare ulykker i tilknytning til bolig/hage som forekommer hyppigere enn trafikkulykker. Imidlertid er trafikkulykkene oftest mer alvorlige enn andre ulykker. Trafikkulykkenes andel av det totale ulykkestall varierer svært mye fra kommune til kommune. Når undersøkelsen er ferdig, vil vi eventuelt komme tilbake til enkeltresultater.

**Aksjon kjørellys**

# VESTFOLDINGENE ER IKKE FLINKE TIL Å BRUKE KJØRELYS

Av Jan Haugerød

Vi har nå foretatt endel tellinger av kjørelysbruken i Vestfold, og vi må bare beklage at vestfoldingene ikke er flinke til å bruke kjørellys om dagen. I samarbeid med Vegdirektoratet har vi hatt tellinger ved Kjelle både i april og mai måned. Dette er et opplegg for å sammenligne lysbruken fylkene i mellom, og der har vi ikke ved noen av tellingene kommet blant de 10 beste fylkene. I april måned var lysbruken 47 % og i maitellingen falt vi tilbake til bare 36 %.

Det sier seg selv at disse tellingene som bare foregår over 1 time fra kl. 12.00 til kl. 13.00 på en dag med gode lysforhold, vil være svært varierende. Allikevel burde vi hatt en større brukerprosent.

Målet med aksjonen er på landsbasis å komme opp i 85 % lysbruk, og for Vestfolds vedkommende må vi arbeide hardt hvis vi skal greie det i løpet av sommeren.

Vi har også foretatt en del andre tellinger rundt omkring i fylket. Tellingene har foregått på typiske distansekjøringsstrekninger og på strekninger hvor det er mest lokaltrafikk. Disse tellingene har også foregått til forskjellige tider på dagen og normalt over en periode på 3 timer. Også disse tellingene viser en spredning i lysbruken fra ca. 35 - 60 %. Vi kan trekke visse konklusjoner ut fra disse tellingene, og det er følgende:

— Lysbruken er sterkt avhengig av lysforholdene.

— Lysbruken er bedre ved distansekjøring på landeveg.

Forøvrig kan det tyde på at yrkessjåfører er flinkere til å bruke

lys enn øvrige trafikanter. Yngre bilister er også flinkere til å bruke lys enn de eldre.

Det er grunn til å trappe aksjonen opp i Vestfold, og i tiden framover vil det bli igangsatt forskjellige tiltak som vil fokusere på den sikkerhetsgevinst som oppnås ved å bruke lys om dagen. Det vil bli satt opp skilt med aksjonssymbolet «Bli sett i tide, bruk lys om dagen» på rasteplasser og serviceanlegg. Biltilsynet vil legge opp til spesielle «kjørelyskontroller» der det blir gitt informasjon og de enkelte biltilsynsstasjonene vil informere publikum om aksjonen.

I samarbeid med skoledirektøren i Vestfold vil det også bli arrangert en «Barnas egen telle-dag» der vi ønsker å se hvilke nærmiljø som tar mest hensyn til barn i form av lysbruk.

Vestfolder'n vil følge opp aksjo-

nen framover og gi informasjon om hvordan utviklingen blir. For ordens skyld gjengir vi også stillingen blant fylkene etter 2 tellinger (april og mai).

- Troms
- Nordland
- Sør-Trøndelag
- Finnmark
- Buskerud
- Akershus (med Oslo)
- Vest-Agder
- Nord-Trøndelag
- Hordaland
- Hedmark
- Møre og Romsdal
- Aust-Agder
- Oppland
- Sogn og Fjordane
- Vestfold
- Telemark
- Østfold
- Rogaland



*Tove Aasrum teller lysbruken i april måned, og hun kan konstatere at vestfoldingene ikke er flinke til å bruke lys.*

## TIDLIGERE VEGSJEF LEIF MOYS KRIGSHISTORIE TATT OPP PÅ VIDEO



*Tidligere vegsjef Leif Moy forteller til Kjell Hegdalstrand om sitt arbeid som etterretningsagent under krigen. Med hjelp fra en radio/TV forretning i Tonsberg, tok vi intervjuet opp på video.*

Ved krigsutbruddet var Leif Moy ansatt som assistentingeniør ved Nordland vegkontor i Bodø. Han kom tidlig i illegalt arbeid, først i Bodø senere i Narvik hvor han var leder av Ofoten Vegavdeling.

Leif Moy har skrevet ned sine erindringer i forbindelse med vegvesenets minnesamling, og i samarbeid med Kjell Hegdalstrand ved Hedmark vegkontor har vi nå i vår gjort et videoopptak hvor Moy forteller om sine krigsopplevelser til Hegdalstrand. Også dette opptaket blir en del av vegvesenets minnesamling.

For mange er krigstiden og hendelsene den gangen forholdsvis ukjent stoff, men mange sitter fortsatt igjen med egne erindringer fra det som skjedde i april dagene 1940 og de neste fem årene framover.

Vi vil her gjengi noe av det Moy har fortalt for å gi et bilde av

hvordan det var å være etterretningsagent i vegvesenet under krigen. Vi lar ham selv fortelle om hvordan det gikk til at han ble etterretningsagent og noe av det som hendte den gangen:

Sommeren 1941 sluttet overingeniør Meyer og flyttet til Hurdal. Ny overingeniør ble Knut Waarum som kom fra Finnmark fylke. En dag ble jeg kalt inn til Waarum, som fortalte at ing. Dietz i Bodin kraftverk hadde spurt etter opplysninger spesielt angående ferjekaien på Stamvegen. Waarum kjente ikke Dietz og henviste ham til meg.

Dette skulle forandre meget på min og min families fremtid.

Dietz hadde forbindelse med F. O. II og dermed var jeg innfanget i etterretningsarbeidet.

### Satt på prøve

Siden jeg hadde tillatelse til å reise fritt mellom Bodø og Troms grense, hadde naturligvis det tyske Sipo et øye med meg og satte meg

2 ganger på en spesiell prøve, som imidlertid begge gangene gikk bra.

Første gangen var i desember 1942 på hjemtur alene i generatorbil fra Innlandsvegen. Jeg ble stoppet i Sørfold og kontrollert «Haben Sie Ihr ganzes Haus mitgebracht?» spurte tyskeren. Jeg hadde hamstret noe reinkjøtt og annet og fortalte at på slike reiser var det nødvendig med proviant, sovepose, feltseng osv. Det gikk bra.

Neste kontroll var i Fauske. Der ble jeg anmodet om å ta med et brev til Sipo i Bodø. Dette var en åpenbar provokasjon. Jeg kom sent på kvelden til Bodø og forsøkte straks å få levert brevet, men ingen var tilstede. Sipo var nærmeste nabo til vegkontoret. Neste morgen leverte jeg brevet til en meget brydd Sijosjef.

Den andre gangen var i Narvik sommeren 1944. Da jeg var ganske sterkt engasjert i underjordisk arbeide der, var det med blandede følelser jeg etter innkalling møtte opp hos Sijosjefen der. Men han ville åpenbart bare kontrollere om jeg turde møte opp, for han forhørte meg bare om mitt arbeide og eventuelle vansker.

### Til Narvik

I 1943 bestemte Vegdirektoratet at min avdeling skulle overta ledelsen av Bjørnefjellanlegget. Da jeg fremdeles hadde liten hjelp, ansatte Vegdirektoratet avd.ing. Stokkenes fra Rogaland til å bestyre en parsell og Georg V. Krogh fra Hordaland en annen parsell.

Vi satte opp en kontorbrakke der hvor nå den tekniske skole i Narvik ligger og jeg fikk leie en leilighet i nærheten av jernbanestasjonen.

Vi overtok anleggsbrakker og redskap etter entreprenørene, og vegarbeiderne ble sendt sydfra. Men så snart de hadde en eller annen grunn til å ønske seg sydover igjen, fikk de reise. Imidlertid hadde naturligvis F.O. II sin kontakt på det strategiske punkt



Narvik, så jeg fortsatte i etterretningstjenesten.

### 201 Victor

Da jeg våren 1943 flyttet til Narvik, besøkte jeg en barndomsvenn fra Flekkefjord, dr. Tornøe, på sykehuset. Han kjente til min befattning med etterretning, da han selv var kontaktmann. Han ga meg navnet 201 Victor og ga meg straks i oppdrag å skysse en flyktning til Beisfjord.

Den organisasjonen vi tilhørte kaltes XU og den hadde til oppgave å skaffe de opplysninger som F.O. II, forsvarrets overkommandos etterretningsavdeling, ønsket. Meldingene gikk via kontaktmann i NSB, pr. malmtog til Sverige og videre til Stockholm og London.

I april 1944 måtte Tornøe flykte, og jeg ble hovedkontakt. Meldinger kom fra flere steder, ble kodet og sendt pr. jernbane eller kurér. Vi hadde flere agenter i Narvik også, men jeg kjente ingen av dem.

Det er betegnende at da jeg var kommet til Stockholm, ble jeg en dag sendt til Centralstasjonen for å ta imot noen agenter som var rømt fra Narvik, og det eneste jeg kjente dem på, var de slitte klærne.

Vår leilighet i Narvik besto av kjøkken, stue, 2 soverom og bad. Soverommet vårt ble i 1944 belagt med en Feldgendarm. Dette rom lå inn til badet. I badet hadde jeg min «Sweetheart», en radiomottager mottatt fra England. Den kunne bare ta den bølgen som meldinger til Norge ble sendt på. Jeg har den ennå, merkelig nok. Jeg må ha plassert den på kontoret før jeg rømte.

### Ubåthavn

Den kanskje vanskeligste etterretningsoppgave jeg hadde var da jeg fikk ordre om å forberede en havn for en ubåt i ytre del av Ofotfjorden. Først var det å se seg ut et sted i Hamarøy som kunne passe. Dernest var det å undersøke nøye hva slags folk som bodde der, om de var til å stole på

## Mopedopplæring som valgfag i ungdomsskolen

Av Tore Kavli

Skoledirektøren i Vestfold har i flere år hatt samarbeide med Biltilsynet om trafikkopplæring i skoleverket. Som et resultat av dette samarbeidet vil det fra høsten 1984 bli igangsatt mopedopplæring som valgfagtilbud ved ca. 20 av fylkets ungdomsskoler.

Dette opplæringstilbudet bygger på en læreplan som er utarbeidet av adjunkt Inge Jopperud ved Sande ungdomsskole og ingeniør Tore Kavli ved Biltilsynet Tønsberg. Hensikten med dette valgfagtilbudet er at elevene som ferdes på moped i trafikken skal få forståelse for risikoen ved sin kjøring. De skal også kunne utføre korrekte handlinger på grunnlag av sin vurdering slik at de kan ferdes i trafikken med minst mulig risiko for seg selv og andre.

Planen omfatter både teoretisk og praktisk undervisning. Den teoretiske undervisningen legges til høst og vinter. Så snart det er mulig om våren starter den praktiske undervisningen. Den praktiske undervisningen er delt i fire deler:

- grunnleggende tekniske øvelser
- videregående tekniske øvelser
- trafikal kjøregård
- nødmanøver

Alt dette foregår i en kjøregård som lages i skolegården. I kjøregården utnytter en de naturlige kryssutforminger og sikthindringer som er i skolegården. I tillegg må

og endelig å ta kontakt med dem.

Meldingsarbeidet var meget krevende, fordi det måtte foregå i kode. Som kodenøkkel ble benyttet vanlige bøker, fortrinnsvis slike

Forts. s. 16

en merke opp og bruke kjegler og planker.

Valgfaget blir gitt som et tilbud til elevene i 9. klasse fra skoleåret 1984-85. Det arbeides nå med å få anledning til å øvingskjøre med moped fra fylte 15 år når det foregår i skolens regi.

Dette er for de fleste skolers vedkommende et nytt fag. For å perfektionere lærerne ble det i mai arrangert et kurs der det hovedsakelig ble lagt vekt på trafikal adferd og egenferdighet på moped. Dette kurset ble arrangert av Skoledirektøren og Biltilsynet. Lærere på kurset var personell fra Biltilsynet i fylket.

Lærerne ved de enkelte skoler skal nå lage en kjøregård til bruk i undervisningen. Det skal også anskaffes utstyr. Biltilsynet skal ved behov bistå skolene med faglig veiledning, spesielt på den praktiske delen.

### Vega med god innsats i Holmenkollstafetten

Vårens vakreste eventyr gikk av stabelen søndag 13. mai med over 1000 lag på startstreken. Deriblant var Vega, godt utstyrt med vegvesenets gule luer for å bli best mulig sett i vekslingene.

Resultatet i fjor var plassering nr. 182 av 270 lag og med tiden 1 time og 5 minutter blank. Målet var å pynte på dette, og etter at 15. mann var kommet i mål i årets stafett viste klokka 1.03.04. Dette ga en plassering som nr. 196 av 323. Totalt sett en god forbedring i forhold til i fjor, og ny pers. med 1 minutt og 56 sekunder.

Konkurransen blir hardere for hvert år og hvis det skal bli ytterligere framgang neste år, må våre deltagere legge seg i sæla'n.

## Enklere arbeidsskilting

# NYE FORSKRIFTER OM VARSLING AV ARBEID PÅ OFFENTLIG VEG



Arbeidsskiltingen skal bli bedre og det blir færre skilter etter at de nye forskriftene trådte i kraft 1. mai i år.

Vegdirektoratet har utarbeidet nye forskrifter om varsling av arbeid på offentlig veg. De nye forskriftene trådte i kraft 1. mai i år. Vestfolder'n har spurt avd.ing. Finn Carlsen ved vegkontoret om hva de nye forskriftene går ut på.

### Hvorfor nye regler

De gamle reglene var fra 1972, og forankringen i lovverket var noe mangelfull.

Videre var de gamle reglene tungvinte å bruke i praksis. Av den grunn ble arbeidsskiltingen svært ofte mangelfull.

### Hovedprinsipper i de nye reglene

- Færre og større skilt
  - Mindre bruk av fartsgrenser
  - Mindre bruk av regulerende skilt
  - Flere opplysningsskilt
- Færre og større skilt forenkler arbeidet med bl. a. utsetting.
- Mindre bruk av fartsgrenser og

andre regulerende skilt forenkler prosedyren med vedtak.

Flere opplysningsskilt gir trafikantene en langt bedre informasjon om hva som foregår av vegarbeid. I forbindelse med asfaltarbeid vil det f. eks. bli satt opp skilt med tekst:

**ASFALTARBEID**  
**0,2-1,5 km**  
**KJØR FORSIKTIG**  
**STATENS VEGVESEN**

I de nye reglene er det lagt vekt på:

- 1) Å sikre arbeidstakere og trafikanter
- 2) Å avvikle trafikken forbi arbeidsstedet med minst mulig forsinkelse og ulempe for trafikantene
- 3) Effektiv og økonomisk drift av arbeidet

### Forskriftene og veiledningen

Angir hvordan varslingen skal utføres og hvilke minimumsløsninger som anses akseptable. Det

stilles meget strenge krav til varslingen i forbindelse med vegarbeid.

Forskriftene kan ikke fravikes, men de retningslinjene som er angitt i håndbok 051 «Arbeidsvarsling», er å betrakte som minimumsløsninger som kan suppleres.

### Ansvarshavende for varslingen

På hvert arbeidssted skal det utpekes en person som har det praktiske ansvar for at varslingsplanen og varslingen til enhver tid er i orden. Ansvaret til denne personen går ikke lenger enn til å utføre de plikter som er pålagt, spesielt med hensyn til varslingen, dvs. sørge for at den er i samsvar med den godkjente plan til enhver tid.

### Sikring av særskilte trafikantgrupper

Det er viktig at barn, funksjonshemmede og syklister blir skikkelig sikret når disse trafikantgruppene blir berørt av vegarbeidet.

Ved arbeid på gang-/sykkelveger og fortau skal avsperringen bestå av sperrebukk og sperreplank eller annen avsperring som gir tilstrekkelig sikkerhet.

Vegarbeid kan innebære spesielle problemer for funksjonshemmede, f. eks. synshemmede og rullestolbrukere.

Det er derfor viktig at man tar hensyn til følgende:

- Arealet som gangtrafikken skal foregå på skal holdes fritt for arbeidsredskap, maskiner, materialer o.l.
- Sperremateriell langs gangarealet må være så stødig at det ikke faller ned selv om en person går mot sperringen.
- Dersom det er mulig, bør skilt plasseres utenfor gangbanen. Er ikke dette mulig, bør underkanten av skiltet ikke komme lavere enn 2,20 m over gangbanen.
- For at synshemmede lettere

## Rv. 303 utenfor Sandefjord utbedres og legges om

Tekst og foto Per Härter



Her ser vi tydelig hvordan omleggingen har betydning for noen av husene som ligger tett inntil riksvegen. Vi ser den nye delen skjære av til høyre omtrent midt i bildet og komme inn på «gamlevegen» igjen i svingen i bakgrunnen.

Fra før jul i fjor har det vært arbeidet med omlegging og utbedring av rv. 303. Det arbeides på to parseller på rv. 303, den ene fra Nilsesvingen til Nesskogen, den andre fra Nilsesvingen inn mot byen (Gogstadvegen).

De to parsellene er kostnadsberegnet til 20 millioner kroner, med ca. 10 millioner til hver parsell og byggetiden er beregnet å vare i to år.

Parsellen fra Nilsesvingen til Nesskogen skal rustes opp i en lengde på 3100 meter og bygges om på to partier, eller ca. 2/3 av hele parsellen. Det skal også bygges gang- og sykkelveg langs hele parsellen og det vil bli noe paralleldrifft på denne og oppstarting på Gogstadvegen, opplyser Kai Larsen som er oppsynsmann for dette anlegget.

Grunnforholdene på første parsell varierer sterkt fra fast fjell til rene «hengemyra». Derfor er alle store fyllinger lagt i ekstrudert polystyren, ialt er det lagt ned ca. 3000 m<sup>3</sup> «isopor» som de fleste kaller dette stoffet, mens det er skutt ut nærmere 5500 m<sup>3</sup> fast fjell som for det meste lå som små rygger langs etter eller i parsellen. Det har derfor bare blitt benyttet håndholdte maskiner av typen Montabert, forteller Kai Larsen, og det med meget godt resultat. Trolig under 50 kroner/m<sup>3</sup>.

Det ser i det hele tatt ut til at vi skal komme ut med et gunstig resultat på hele anlegget, forteller Larsen videre. — Vi har hatt en meget god drift på fjellet, der Kjell Karlsen og Johannes Aasrum har vært ansvarlige, har fått god pris på innkjøp av «isopor» og pukk samt billig transport som dermed gir utslag i et godt resultat. På pukken har vi ved anbud kommet ned i 87 % under basisprisen som igjen ligger 10 % under Pristidende.

På Nesskogen er det også lagt ned to kulverter for omlegging av

skal bli oppmerksomme på stengning av gangbanen, bør det mot gangretningen settes opp en min. 50 cm høy avstengningsskjerm som er plassert med nederste kant ca. 20 cm over gangbanen på selve avsperringen.

— Avstengningen mot gangretningen bør plasseres minst 2 m foran eventuelle groper el. l.

— Dersom en avstengning medfører at gående må krysse en fortauskant, bør en lette framkommeligheten for rullestolbrukere ved at nivåforskjellen utjevnes over en tilstrekkelig lengde.

Vegarbeid kan ofte innebære spesielle problemer for barn.

Det er derfor viktig at man tar hensyn til følgende:

— Når barns skoleveg blir berørt av vegarbeidet må det legges stor vekt på at skolebarna kan passere arbeidsstedet på en trygg måte. Dessuten må skolen i god tid informeres om større planlagte arbeider på skoleveger.

— Dersom vegstengninger fører til at barns skoleveg blir brukt som omkjøringsveg, må en sikre seg at barnas sikkerhet ikke forverres. Dette innebærer blant annet at en sikrer seg at trafikken holder en tilstrekkelig lav hastighet.

— Ved gravearbeider må en sikre seg at barn ikke uforvarende eller ved et uhell kan falle ned i grøfter o.l.

Husk at barna har krav på en sikker skoleveg.

# BILTILSYNET MED BRUKTBILINFORMASJON

Av Jan Haugerød

I samarbeid med Forbrukerkontoret i Vestfold og Sandefjord kommune har biltilsynet gjennomført en temadag om bruktbil kjøp i Sandefjord bibliotek.

Kjøp av bruktbil, og særlig bruktbil kjøp gjennom privatpersoner skaper ofte store vanskeligheter og resulterer i et stort antall klager til Forbrukerkontoret.

Ved åpningen av temadagen sa heimkonsulent Vigdis Syvertsen at det er lurt å tenke seg godt om ved bruktbil kjøp, og hvis folk er i tvil, bør de søke råd. Både Forbrukerkontoret, NAF's bruktbiltester ved testestasjoner og biltilsynet kan gi råd til folk som trenger hjelp i forbindelse med kjøp av bruktbil.

Dersom folk velger å kjøpe bruktbil privat, er det viktig med en kontrakt som sikrer kjøperens inter-

esser. Her har Forbrukerrådet utarbeidet en god standardkontrakt som bør brukes. Det er også svært viktig å få brakt på det rene om det hviler heftelser på bilen, og dette kan gjøres ved å kontakte Løsøreregistret i Brønnøysund.

Ved alt bruktbil kjøp er det nødvendig å få en tilstandsrapport og den må foreligge før kontrakten underskrives. Slik tilstandsrapport kan utarbeides av bilverkstedet der bilen kjøpes eller ved en av NAF's testestasjoner. Eventuelle mangler påpekt i rapporten, bør være utbedret før bilen kjøpes. Dette er ting som har blitt mer nødvendig etter at biltilsynet for noen år siden måtte slutte med kontroll av bruktbiler ved eierskifte. Nå vil bilene først bli innkalt til biltilsynet etter 8 år kunne avd. ing. Tore Johansen fortelle.

Seksjonsleder Frank Rød orienterte om rutinene ved omregistrering og påpekte at det skal leveres melding til biltilsynet i det distriktet hvor bilen er registrert innen 3 dager etter eierskifte.

Temadagen var rettet mot elever ved yrkesskolen, grunnskolens 9. og 10. klasse, handelsskolen og bilinteressert ungdom generelt.

## AKSJON KJØRELYS

**350 - 400 færre personskadeulykker . . .**

Dersom 85 prosent av landets biler bruker kjørellys, vil ulykkestallet kunne reduseres med ca. 350 - 400 personskadeulykker i året. 85 prosent lysbruk på årsbasis er målsettingen for Aksjon Kjørellys, som nå settes i gang under mottoet «Bli sett i tide, bruk lys om dagen». Ulykkesreduksjonen betyr en nedgang på nesten syv prosent av antall personskadeulykker i dagslys, og ca. fem prosent av antall personskadeulykker på årsbasis.

Ulykkesreduksjonen vil i størst grad finne sted i tettbygde strøk i sommerhalvåret fordi både økningen i bruken av kjørellys og trafikkmengden, og derved også antall ulykker, er størst da. Over 2/3 av ulykkesreduksjonen vil falle på fotgjengere og syklistene, med ca. 1/3 på hver. Den siste 1/3 vil primært være møte- og kryssulykker. Dette er også i samsvar med konklusjonen fra Vegdirektoratet.

## En av tre drepte bilførere og fotgjengere er påvirket av alkohol

En undersøkelse av antall ulykker i perioden 1978-81 i Vestfold, viser at en av tre drepte førere og fotgjengere er påvirket av alkohol. I over ti % av alle ulykker er alkohol en sannsynlig årsaksfaktor. La derfor bilen stå hvis du smaker alkohol.



Her er en del av de ansvarlige for temadagen samlet. Fra venstre assurandør Per Angell-Hansen, Gjensidige, salgskonsulent Knut Gustavsen, NAF, seksjonsleder Frank Rød, Biltilsynet Larvik, tekn. konsulent Ivar Hoffgård, NAF, heimkonsulent Vigdis Syvertsen og konsulent Borre Augustson fra Forbrukerkontoret og avd. ing. Tore Johansen, Biltilsynet Larvik.

## 25 år som vaktmester på vegsentralen

Tekst og foto Per Härter

I år, nærmere bestemt 1. juni, kan Berit og Jens Karlsen, best kjent på fornavn som Berit og Jens, se tilbake på 25 år som vaktmestere ved vegsentralen.

Vi har hatt en prat med de begge to i hagen mellom vaktmesterboligen og E 18, som er den rene oasen for den som får anledning til å kikke inn bak den store hekken.

— Da vi kom hit i 1959 var det bare en stor steinrøys hele hagen, og Berit har brukt mange timer til å gjøre den til det den er i dag, forteller Jens med beundring for sin kones innsats. For alle som har vært innom vegsentralen i forbindelse med pensjonistavslutninger eller andre arrangementer i etatens regi, har Berits boller eller kaker og kaffe vært fast trakte- ment. Det har aldri vært nei i Berits munn når det har vært spørsmål om å stille til litt, f. eks. ved pensjonistavslutninger. — Det må du ikke skrive noe om, sier hun

beskjedent. — Det har bare vært moro å gjøre litt for guttene, sier hun og varter opp med kaffe og en kakebit mens vi sitter i hagen for å få en prat med dem og knipse noen bilder.

— Da jeg begynte i vegvesenet i 1948 var det ingen forskjell på anlegg og vedlikeholdsavdeling. Oppsynsmennene hadde dels jobber som var rene vedlikeholdsjobber og dels nyanlegg. Jeg begynte i drifta, og da jeg avsluttet der og fikk jobb som vaktmester hadde jeg vært innom de fleste av de maskiner vegvesenet den gang disponerte. Etter 11 år i drifta kom vi hit til Ås og vi har altså vært her i 25 år i disse dager. I 1948 var innkjøringen til sentralen omtrent der brakka til teknisk rasj. ligger og tomta var ikke på langtnær det den er idag. Verkstedet lå den gang like bak lagerskuret og tomta var mer eller mindre store bløthull som ble fylt opp med overskuddsmasser fra anleggene.

Forts. side 23 —

## Norsk Data inngår storkontrakt med Statens vegvesen

Statens vegvesen har valgt Norsk Data som hovedleverandør for datautstyr. Den første kontrakten er blitt undertegnet i disse dager. Systemene skal utplasseres på de enkelte fylkers vegkontorer. Leveransen skal skje i tre trinn fra høsten 84 til våren 86 og vil ha en verdi på ca. 40 mill. kr.

For Vestfolds vedkommende vil vi få vår minimaskin muligens på høsten 1985, men mest sannsynlig tidlig på året 1986.

Kontrakten gjelder 18 datamaskiner i ND-500 serien med programmer og tilleggsutstyr. Leveransen omfatter i første omgang ca. 200 terminaler, men dette regner vi med vil øke betydelig etterhvert.

De enkelte fylkers vegkontor skal ha hvert sitt dataanlegg som skal brukes til tekniske og administrative rutiner. Ved hjelp av Norsk Datas nettverkssystem COSMOS vil de også kommunisere med Vegdirektoratets anlegg.

Norsk Data fikk kontrakten i hard konkurranse med andre leverandører. Utslagsgivende for valget var god pris/ytelse kombinert med at Norsk Datas utstyr var best egnet til å dekke de spesielle behovene vegvesenet har for data-behandling.

For Norsk Data representerer dette en betydelig kontrakt med utsikt til ytterligere leveranser. Som neste trinn i utviklingen vurderer vegvesenet å gå til innkjøp av mindre ND maskiner for de enkelte biltilsyn i fylkene. Denne første kontrakten blir dermed starten på et langvarig samarbeid mellom vegvesenet og Norsk Data.



«25 års jubilantene» Berit og Jens er her fotografert på sin «lille benk i hagen» Og i høyre side kan vi se litt av en brisk og bjørk som Berit har plantet for mange år siden. Den «lille» bjørka har i dag blitt atskillige meter høy.

## Ansatte fra alle avdelinger på EDB kurs

Tekst og foto  
Per Härter

Ialt har over 170 ansatte fra alle avdelinger deltatt på EDB kursene. På Håndverkeren i Tønsberg har det ialt vært holdt åtte kurs med 20-22 deltakere på hvert kurs.

Det har vært stor interesse for kursene som har gått over tre dager. Foreleser, og ansvarlig for kursene, har vært seniorkonsulent Thorleif Nesheim. Nesheim har også i samarbeide med Vegdirektoratet utarbeidet kurset som går over tre dager, og er tenkt å skulle gi deltakerne en generell innføring i EDB. Nesheim har tidligere vært ansatt i Rasjonaliseringsdirektoratet. Han viste seg som en fremragende pedagog med evnen til å gjøre kurset til en «opplevelse».

Kursene har som sagt gått over tre dager med en samling pr. måned pluss en halv dag som var satt av til en rundtur på vegkontoret der kursdeltakerne fikk se en del av det utstyret etaten råder over.

På vegkontoret fikk deltakerne se en del av det utstyret som blandt



Seniorkonsulent Thorleif Nesheim viste seg som en pedagog med evne til å gjøre EDB kurset til en «opplevelse».

annet benyttes ved planavdelingen for uttegning av profiler, puncheutstyret på regnskapet og de



Alle avdelingene har vært med på EDB kurs. Her er noen av deltakerne i dyp konsentrasjon under Thorleif Nesheims forelesning.

nyanskaffede Osborne maskinene som vedlikeholdet har fått.

Mellom hver samling fikk kursdeltakerne oppgaver, «hjemmearbeide» for hver enkelt og gruppeoppgaver som skulle løses og leveres for gjennomgang på neste samling.

Det er i øyeblikket ingen klare planer for videreføring av EDB kursene, men det vil senere for spesielt interesserte og for ansatte som vil få befatning med EDB bli gitt «brukeropplæring» og arrangert kurser som gir en grundigere innføring.

## Aksjon kjørellys

### 5 gode begrunnelser for å bruke kjørellys

- Det er minst fem gode grunner for å bruke kjørellys:
- Du skal ikke kjøre med kjørellys for å se — kjørellys bruker du for å bli sett!
- Fotgjengere vil oppdage biler med kjørellys tidligere og bedre enn uten lys
- Barna, som ikke har fullt utviklet syn, vil oppdage en bil med tente lys tidligere og bedre enn biler uten kjørellys. Det samme gjelder eldre, svaksynte og hørselhemmede.
- Syklister, som selv synes dårlig i trafikken i dagslys, vil også se biler med kjørellys tidligere og bedre.
- På fjelloverganger og svingete veger vil møtende biler med kjørellys kunne sees på lang avstand og i flere kurver framover. Bruk av kjørellys vil f. eks. gjøre det lettere å foreta valg av møteplasser dersom vegen er smal.

# «Autosys» videreutvikles

Vegdirektoratet har nå startet arbeidet med videreføring av vegvesenets informasjonssystem for motorvogner og førerkort; AUTOSYS. Det er Registreringskontoret i Vegtrafikkavdelingen som har fått det daglige ansvar for prosjektet. Kontor for administrativ databehandling blir den viktigste støttespiller. Førstekonsulent Rolf Erik Larsen i Registreringskontoret, som har stått for utarbeidelsen av en forprosjektrapport for videreutbyggingen, presiserer at det nå er tale om gjennomføring av et prøveprosjekt, og at det senere vil bli tatt endelig stilling til utbyggingen.

Det var etter behandling i fagsjefmøte 19. desember 1978, at vegdirektøren gikk inn for at arbeidet med utvikling av et fremtidsrettet informasjonssystem for motorvogner og førerkort — kalt Autosys — skulle starte opp. Utviklingen ble planlagt trinnsvis:

- **hovedtrinn 1** omfatter etablering av database, hvorfra opplysninger kan hentes ut på skjermterminaler hos brukerne av førerkort- og motorvognopplysninger (spørresystem).
- **hovedtrinn 2** omfatter videreutvikling av databasen, slik at denne kan bli ajourført direkte fra skjermterminalene hos brukerne.
- **hovedtrinn 3** omfatter ytterligere utvikling, slik at maskinelle utskrifter fra databasen, herunder vognkort kan kjøres ut på skrivere hos brukerne.

Utviklingen av 1. trinn er slutført. Etter førte forhandlinger med de ansattes organisasjoner om spredning av Autosys i biltilsynet, er skjermterminaler nå under utplassering på biltilsynsstasjonene. Også hos politiet, Toll- og avgiftsdirektoratet og i noen trafikksikringselska-

per er det installert terminaler. Første hovedtrinn ventes i sin helhet gjennomført i 1985, sier førstekonsulent Rolf Erik Larsen.

Også utviklingen av hovedtrinn 2 og 3 er nå startet, og det er i den forbindelse blitt utarbeidet en forprosjektrapport: «Autosys — Utvikling av hovedtrinn 2 og 3 — Prøveprosjekt». Formålet med rapporten har vært å få fram et grunnlag for videreføringen av Autosys, og den skal danne basis for drøftinger/forhandlinger med de ansattes organisasjoner, foruten gi informasjon om videreføringen av Autosys til berørte, særlig biltilsynets ledelse og ansatte.

I et drøftings-/forhandlingsmøte har organisasjonene sluttet seg til opplegget med videreutvikling av Autosys i form av et prøveprosjekt.

Rapporten tar for seg hovedelementene i hovedtrinn 2 og 3, slik man nå tenker seg systemet skal virke, en rekke delspørsmål som må nærmere avklares (delprosjekter), forholdet til Hovedavtalen/Særavtalen, brukermedvirkning, opplæring, konsekvenser for personalet, rasjonaliseringsgevinst og omkostninger, tidsplan mm.

I hovedtrekk innebærer opplegget:

- I størst mulig utstrekning vil hele landet bli betraktet som ett registreringsdistrikt.
- Også den kommende generasjon database får beliggenhet i Statens datasentral for administrativ databehandling.
- Videreutviklingen av motorvogn-delen i Autosys vil bli prioritert. I førerkortdelen vil det i første omgang bare bli foretatt slike omlegginger som er strengt nødvendig for å oppnå et integrert førerkort- og motorvognregistersystem.
- Det etableres et maskinelt typegodkjenningsregister som delre-

gister i Autosys, for automatisk uthenting av tekniske opplysninger ved registrering/utskrivning av vognkort. Det skal også kunne gjøres oppslag direkte i den enkelte typegodkjenning.

— Oppdatering av det sentrale førerkorts- og motorvognregister vil i det alt vesentlige skje fra biltilsynets skjermterminaler. De oppdaterte opplysninger forutsettes å bli tilgjengelige for brukerne umiddelbart.

- De lokale motorvognregistre i biltilsynet avvikles.
- Det er forutsatt fortsatt desentralisert utstedelse av vognkort og førerkort ved den enkelte biltilsynsstasjon.

Vognkortet som får ny utførelse, skrives ut maskinelt. Maskinell utskrivning av førerkort innføres senere.

- Ny eier avmerkes i databasen straks melding om eierskifte er mottatt.
- Biltilsynets løpende meldinger til Toll- og avgiftsdirektoratet om montering mv. av kilometertellere, gis over terminalsystemet. Omregistreringsavgiftens størrelse vil bli forsøkt lagt inn i skjermbildet. Senere vil det også bli forsøkt lagt inn kontrollrutiner for toll og engangsavgift.
- Opplysningsinnholdet i databasen utvides med opplysninger om kjøretøy som er stjålet og om kjøretøy som er betydelig skadet, avgiftsforhold mv., foruten kjøretøytekniske opplysninger. Førerkortopplysningene beholdes foreløpig uendret.
- I en senere fase innlemmes politiets registre for «særskilt registrerte» kjøretøy i Autosys.
- Videreutviklingen igangsettes som et prøveprosjekt, hvor 2-4 biltilsynsstasjoner medvirker under utprøvingen. Vegdirektoratet har rettet henvendelse til veg-



*Autosys har gitt kontorgruppen ved biltilsynsstasjonene mulighet til å få fram forskjellige data raskere. Nå skal dette EDB systemet videreutvikles. Her er det Berit Jensen ved stasjonen i Larvik som betjener en av skjermterminalene.*

kontorene i Akershus og Østfold om en stasjon i hver av disse fylker kan påta seg oppdraget som prøvestasjon.

- Det nedsettes en brukergruppe med representanter fra prøve-stasjonene og registergruppen i Vegdirektoratets sentrale register, som trekkes kontinuerlig med i prosjektet fra begynnelsen av. Dessuten etableres etter hvert prosjektgrupper med deltakelse fra ytre etat og berørte kontorer i Vegdirektoratet, for utredning av delspørsmål (delprosjekter).
- Utvikling av systemet ventes å ta ca. ett år, med påfølgende prøving og justering i 6-12 måneder. Før endelig vedtak om utbygging treffes, evalueres prøveprosjektet. Utbyggingen ventes å kunne starte opp tidligst januar 1986. P.g.a. dobbeltrutiner/merarbeid i innføringsfasen, er

det viktig at det nye systemet spres på landsbasis over kortest mulig tid. Størrelsen på de kommende årlige budsjetter vil imidlertid få avgjørende betydning for hvor lang utbyggingsperioden vil bli.

- En vesentlig andel av den gevinst som videreutviklingen av Autosys forutsettes å gi, vil ved de fleste stasjoner gå med til å lette den anstrengte arbeidssituasjonen. Dette vil i sin tur gi mulighet for bl.a. bedre publikumsservice og bedre arbeidsmiljø, foruten at man i en periode slipper å tilsette ytterligere personell. Opplæring og erfaring fra tidsmessig utstyr vil gi kompetanse.

Omlaggingen vil føre til endring i arbeidsrutinene, og visse forskyvninger i arbeidsoppgavene kan komme på tale. Disse endringer forutsettes å bli godt forberedt av vegsjefene gjennom stasjonsvise prosjekter med medvirkning fra de ansatte

## Tidl. vegsjef Leif Moy

*Forts. fra s. 9*

som inneholdt ord som passet til vårt arbeid. Et ord kunne da kodes med sidetall, linjetall og ordnummer. Min kontakt i NSB var avd.ing. Bjørhuus, som videre hadde kontakt med lok.førere på malmto-gene.

Videre hadde jeg kurérkontakt med siv.ing. Sverre Husjord i Beisfjord.

Overfor mine medarbeidere i Narvik holdt jeg tett med mitt etterretningsarbeid. Men vi etablerte en avdeling for illegalt arbeid. Jeg kjenner til at vi i hvert fall utførte en lang våpentransport for Mil.org., en organisasjon som jeg ellers ikke hadde noen befatning med.

## Over til Sverige

Arbeidet gikk sin gang frem til 30. september 1944. Da var det en razzia på jernbanen samtidig med at det var sabotasje mot en bro ved Bjerkvik. Jeg skjønnte da at jorden begynte å brenne under meg. Attpåtil kom Sverre Husjords far fra Beisfjord til mitt kontor. Jeg forsto hva han ville. Jeg måtte forlate landet for å dekke mine kontakter.

På veien til grensen sluttet oppsynsmann Thraning seg til og vi ankom til Riksgrensen stasjon på svensk side om formiddagen den 2. oktober. I Kiruna hadde jeg svensk kontaktmann.

Etter å ha gjennomgått de vanlige formaliteter på svensk side og etter å ha kontaktet forbindelsen i Stockholm, måtte jeg som alle andre flyktninger, innom mottakingsstasjonen på Kjesäter. Der ble jeg, fornøyet nok, eksaminert av en gammel billøpkamerat fra

---

og deres tillitsvalgte. Det er ikke forutsatt at ansatte i biltilsynet skal sies opp som følge av de arbeidslettelser som videreutviklingen av Autosys vil gi.



# Omklassifiseringer på gang

## 23% reduksjon i fylkesvegnettet fra 1. januar 1985?

Av Rune Lundquist

I Vestfold har vi en rekke fylkesveger som ikke fyller Samferdselsdepartementets kriterier for opp- tak som fylkesveger. Det har også ved reguleringer og innføring av miljøtiltak vært stengt en rekke fylkesveger. Dette er spesielt tilfelle i byene.

Med bakgrunn i dette og etter initiativ fra Vestfold fylkeskommune gjennomgår vi nå fylkesvegnettet med det som mål at de veger som ikke tilfredsstillter nevnte kriterier, skal omklassifiseres til kommunale veger.

De kriteriene som vi har i dag, skriver seg fra 1973. Vegdirektoratet er i gang med utarbeidelse av nye kriterier, men dette vil ikke få konsekvenser for oss i Vestfold, da det generelle i de gamle og nye kriteriene er det samme.

---

Bærum, kriminalbetjent Eugen Hansen.

Det var en voldsom overgang å komme fra det hektiske Narvik til et rolig kontor i Jungfrugatan i Stockholm. Men jeg kunne konstatere at når alle meldinger fra Nord-Norge ble satt sammen, var det et særdeles godt bilde man fikk av tyskernes installasjoner. Eksempelvis kom vår kontaktmann i Lødingen til Stockholm med et fullstendig kart over de tyske befestninger der, Festung Nes. Da han senere på vinteren var nødt til å flykte sammen med sin familie, forfrøs han en fot, som måtte amputeres. Hans frue, pianist, mistet alle fingertuppene, og hans sønn fikk også forfrysningsskader.

Alle i gruppe 201 kom fra krigen med livet i behold. Den dagen jeg måtte rømme, ble en rekke jernbane- folk arrestert. De ble sittende på Grini til krigens slutt.

Grovt kan vi skissere kriteriene slik:

### A. Funksjon

En fylkesveg skal ha en vesentlig funksjon utover å betjene lokaltrafikk. Andelen av fremmedtrafikk må minimum være 25%, helst innenfor området 25-50%.

Veger som binder sammen bygder og lokale sentra, setter lokale sentra i forbindelse med riksveg, jernbanestasjon, flyplass eller kai med ruteanløp, bør være fylkesveger.

Veger som knytter viktige turistmål til riksvegnettet bør også være fylkesveger.

### B. Befolkningsgrunnlag

En fylkesveg må ha befolkningsgrunnlag på minst 150 personer, hvis vegen betjener en enkelt bygd.

Dette er kravet slik det står i kriteriene fra 1963, og må anses som urealistisk. Det ville medføre at over halvparten av fylkesvegene på landsbasis skulle omklassifiseres til kommunale veger. I forslag til nye kriterier er kravet til befolkningsgrunnlag satt til 50 personer, og det er dette vi har lagt til grunn for våre vurderinger her i Vestfold.

### C. Standard

For å kunne klassifiseres som fylkesveg, må vegen kunne trafikkeres med 8 t akseltrykk (unntatt i perioder med telerestriksjoner).

Hvis vi ukritisk følger gjeldende kriterier, ville vi få en reduksjon på ca. 55% av fylkesveglengdene her i Vestfold. Ved å gjøre dette, har vi fått fram et «stamvegnett» av fylkesveger. I tillegg

har vi i samarbeid med vedlikeholds- og planavdelingen «tøyd» kriteriene litt, slik at vi har kommet fram til en reduksjon på 23%, og dette er hva vi utifra faglige vurderinger mener er det riktige for Vestfolds del.

Vi har lagt dette fram for samferdselsstyret, som enstemmig sluttet seg til at vi kunne ta saken opp med kommunene på dette grunnlag.

Dette er gjort, og kommunene har vært invitert til et informasjonsmøte som ble avholdt 3. mai 1984.

Den videre saksbehandling vil være at kommunen får frist til å uttale seg til 1. oktober 1984. Deretter skal saken tas opp i samferdselsstyret, fylkesutvalget og til slutt i fylkestinget, som er den avgjørende myndighet i omklassifiseringssaker vedrørende fylkesveger. Hvis fylkestinget behandler saken som planlagt i møte den 10. desember i år, vil omklassifiseringen teoretisk kunne gjelde fra 1. januar 1985.

---

## Ulykkespunktet på E-18 i Bogen er nå borte

Vegkontoret har utarbeidet en ulykkesanalyse for E-18 i nordre Vestfold, strekningen Holmestrand — Buskerud grense. I denne analysen framgår det bl. a. at det nå praktisk talt ikke skjer ulykker i Bogen hvor det tidligere var mange svært alvorlige ulykker, også dødsulykker. Med bakgrunn i disse ulykkene ble strekningen asfaltert med en spesiell type asfalt (rubbit) for å hindre vedisdannelse, rettingsmarkering og forbikjøringsforbud ble også innført. Dette har resultert i at antall ulykker er redusert i betydelig grad og strekningen er i dag ikke forbundet med noe ulykkesproblem.

# FORSLAGS NEMNDA TEST DEG SELV

Av Tore Kavli

Av Anne Hov

I 1983 ble forslagsordningen revidert, og vi fikk nye regler.

Fra 1. desember 1983 ble det opprettet en ny forslagsnemnd som består av to fra ledelsen og to fra organisasjonene samt sekretær fra administrasjonen. Nevnda har 4 års funksjonstid og består av følgende personer:

Fra ledelsen: Nils I. Skjevik  
Thorleif Holm-Olsen

Fra organisasjonene:  
Gunnar Arnesen  
Rita Farnes Larsen

Sekretær: Anne Hov.

Forslagsnemnda har etter de nye reglene rett til å avgjøre premiering på inntil kr. 3 000,- ved behandling av innkomne forslag. Tidligere lå avgjørelsesmyndigheten hos Fellesmøtet, etter at forslagskomiteen først hadde behandlet forslaget. Høyeste beløp var da kr. 1 500,-.

Fellesmøtet vil få tilsendt en årlig oversikt over behandlede forslag. Denne vil også bli tatt inn i Vestfolder'n.

Det sentrale Bedømmelsesutvalg i Vegdirektoratet kan nå avgjøre premiering på inntil kr. 10 000,- (mot tidligere kr. 3 400,-). Satsene for premiering er generelt hevet.

Formålet med forslagsordningen er å stimulere interessen for effektivitet hos de ansatte. Det er ønskelig å kunne nytte personellens ideer og kunnskaper til forbedringer, slik at det kan oppnås større trivsel og sikkerhet på arbeidsplassene. En håper å skape en bedre forståelse for den betydning rasjonelt arbeid har for den enkelte ansatte, for etaten og for samfunnet.

For mange av oss begynner det å bli noen år siden vi tok førerkort og den kunnskapen vi hadde den gang glemmes etter hvert. Trafikken blir også mer og mer krevende og det kommer stadig nye reguleringer. De teoretiske kunnskapene om trafikk bør derfor friskes opp i blant.

Som en motivasjon for å friske opp igjen og ikke minst få oppdatert kunnskapene har vi laget en spørsmålsspalte i Vestfolder'n. Denne vil bli et fast innslag i noen nummer framover. Alle spørsmålene er tatt fra pensum til førerkort kl. B.

- Hvordan skal du plassere bilen ved kjøring i rundkjøring når du skal mer enn halvveis rundt?
  - Så langt til høyre som mulig
  - Inn mot midten av kjørebanelen.
  - Midt i kjørefeltet.
- Hva menes med blindsoner (dødvinkel)?
  - Det området som er i sidesynet.
  - Det området som ikke blir belyst av bilens lys.
  - Det området på hver side av bilen som ikke blir dekket av speilene.
- Hvor gjelder trafikkreglene?
  - Overalt
  - Overalt for trafikk med motorvogn.
  - På alle veger som er åpne for alminnelig ferdsel.
- Hvor mange minutter sparer du på en mil hvis du øker farten fra 70 km/t til 80 km/t?
  - 1 minutt.
  - 2 minutter.
  - 3½ minutt.
- Har du lov til å kjøre lastebil med aktuell totalvekt 11 tonn og tilhenger med aktuell totalvekt 3 tonn der dette skiltet gjelder? (318.1)



- Ja, fordi skiltet gjelder enkeltkjøretøy
  - Nei, fordi aktuell totalvekt overstiger 12 tonn.
  - Nei, det er ikke lov å kjøre vogntog der dette skiltet gjelder.
- Hvor skal du stanse når dette skiltet er satt opp og du ikke ser stopplinja.
    - Før skiltet
    - Under skiltet
    - Så nær krysset som mulig.



# Forsert hovedrensk i Holmestrand

Tekst og foto Per Härter

To ganger med omtrent en måneds mellomrom har det rast fra fjellet nord for Holmestrand. Det første raset som gikk i begynnelsen av april, besto av store steinblokker på opptil et par tonn, som var sprengt ut av is og frost, havnet dels på vegen og dels på jernbanelinja. Det vil si den største av blokkene på ca. to tonn havnet først på vegen før den gikk over autovernet og landet 40 centimeter

fra jernbaneskinnene. Både jernbanens og våre folk var raskt på plass og ryddet skinnegang og veg, og de kunne konstatere at det ikke var gjort skader på veg eller jernbane. Raset som gikk ved 5.30 tiden om morgenen medførte dermed ikke store forsinkelser, nordgående tog var bare 46 minutter forsinket. Ved 13-tiden var så vegmester Rolf Sommervik og Sigbjørn Gjerden oppe i fjellet og

kontrollerte og rensket rasstedet.

Det andre raset som gikk en av de første dagene i mai, var et typisk ras i løsmasser og gikk i en glove fylt med jord og stein. Etter dette raset ble det foretatt en befaring med folk fra vegkontoret og geolog Eystein Grimstad fra Veglaboratoriet, og etter denne befaringen ble det besluttet at man skulle forsere hovedrensen som skulle finne sted om to år til denne sommeren. Arbeidene startet mandag 21. mai og det skal som vanlig pågå fra

*Forts. neste side*

7 Du kjører forbi en annen bil. Når skal du skifte fra nær- til fjernlys?

- a.  Når bilene er ved siden av hverandre.
- b.  Når du er forbi.
- c.  Når du er to billengder bak og til venstre for den du skal forbi.

8. Hva skal du bruke et akselerasjonsfelt til?

- a.  Til å bremse ned farten.
- b.  Til å vente i når du ikke kan komme ut i det kjørefelt du skal inn på.
- c.  Til å tilpasse farten din til trafikken i det kjørefelt du skal inn på.

9. Hva dekker din trafikksikring?

- a.  Skade din bil gjør på personer og skade på annen manns eiendom.
- b.  Skade din bil får, når du blir påkjørt.
- c.  Skade du eller din passasjer får når du blir påkjørt.

10. Du kjører på landeveg og kommer til dette skiltet. Hvor langt er det fra skiltet til krysset?

- a.  50-100 m.
- b.  Det står alltid angitt på underskilt.
- c.  150-250 m.



11. Du kjører i mørke og kommer fram til en jernbaneplassovergang. Her må du stanse for tog. Skal du ha lys tent, og i så fall hvilket?

- a.  Ikke lys tent.
- b.  Parkeringslys.
- c.  Nærlys.

12. Kl. 02.00 har du en alkoholkonsentrasjon i blodet på 1,8 0/00. Når vil dette være forbrent?

- a.  Ca. kl. 10.00.
- b.  Ca. kl. 14.00.
- c.  Ca. kl. 20.00.

## HANDLINGSPROGRAM FOR TRAFIKKSikkerhetstil-TAK

Vegkontoret har, som en del av arbeidet med langtidsplanen, utarbeidet et handlingsprogram over de tiltak som vil bli satt i verk i årene fremover. Forslaget inneholder både fysiske tiltak og tiltak overfor trafikant og kjøretøy. Forslaget inneholder ikke dramatiske endringer i forhold til det trafikksikkerhetsarbeidet som har vært drevet til nå og bekrefter at det har vært satset på de tiltak som gir best effekt hva angår ulykkesreduksjon.

### Endret praksis vedrørende lån i Statens Pensjonskasse

Finansdepartementet har tidligere lagt til grunn at det bare kan gis ett lån fra Statens Pensjonskasse til felles bolig for ektefeller/samboere som begge er ansatt i staten. Etter klage påpekte Sivilombudsmannen at en slik begrensning ikke følger av Stortingets vedtatte regler.

Praksis er nå endret og lån kan gis til ektefelle/samboer.

klokken 2000 til klokken 0600 med en kort pause midt på natten. Ialt skal det være fire lag i gang i fjellet samtidig, slik at fire mann henger i fjellet og har hver sin hjelper med tauene oppe på platået. Nede på vegen skal to mann sørge for at eventuell trafikk blir stoppet og folkene i fjellet varslet når det kommer utrykningskjøretøyer eller tog som må passere. Ialt vil dermed 10-12 mann være engasjert i renskingen.

Vedlikeholdssjef Nils Skjevik har fortalt til Vestfolder'n at det vil bli vurdert å sikre E 18 trafikken ved å legge opp en voll mellom vegen og fjellet der det er plass til det samtidig som det trolig blir satt opp en eller annen form for steinfangergjerde.

E 18 trafikken vil i arbeidstiden, det vil si på natten, bli omdirigert opp rv. 35 og rv. 318 over Hanekleiva til Sande mens arbeidet pågår utover sommeren. Det er imidlertid meningen at E 18 skal være åpen for trafikk i forbindelse med de store utfartshelgene.

## Tusen takk for stillheten

*Dette er ikke hverdagskost i vegvesenet*

Av Per Härter



*Takk for stillheten sier Kari og Sigurd Gogstad og diskler opp med bløtkake til Kai Larsen, (til høyre), Kjell Karlsen og Tormod Sandene. (Foto Olaf Akselsen, Sandefjords Blad).*

**Tusen takk for stillheten, takket Kari og Sigurd Gogstad oppsynsmann Kai Larsen og hans folk for stillheten de har fått etter at rv. 303 ble lagt om forbi deres hjem.**

Det er langt ifra hverdagskost i vegvesenet at våre folk blir takket og traktert på den måte Kari og Sigurd Gogstad gjorde da de troppet opp på anlegget med en stor bløtkake. Kai Larsen kan imidlertid fortelle at de er blitt ualminnelig godt mottatt av folk langs rv. 303. Flere av karene har opplevet å bli invitert inn på både kaffe og kakao i vinter da det var på det kaldeste, forteller Kai Larsen, — Vi er også blitt servert wienerbrød av en av grunneierne her ved rv. 303 tidligere i år.

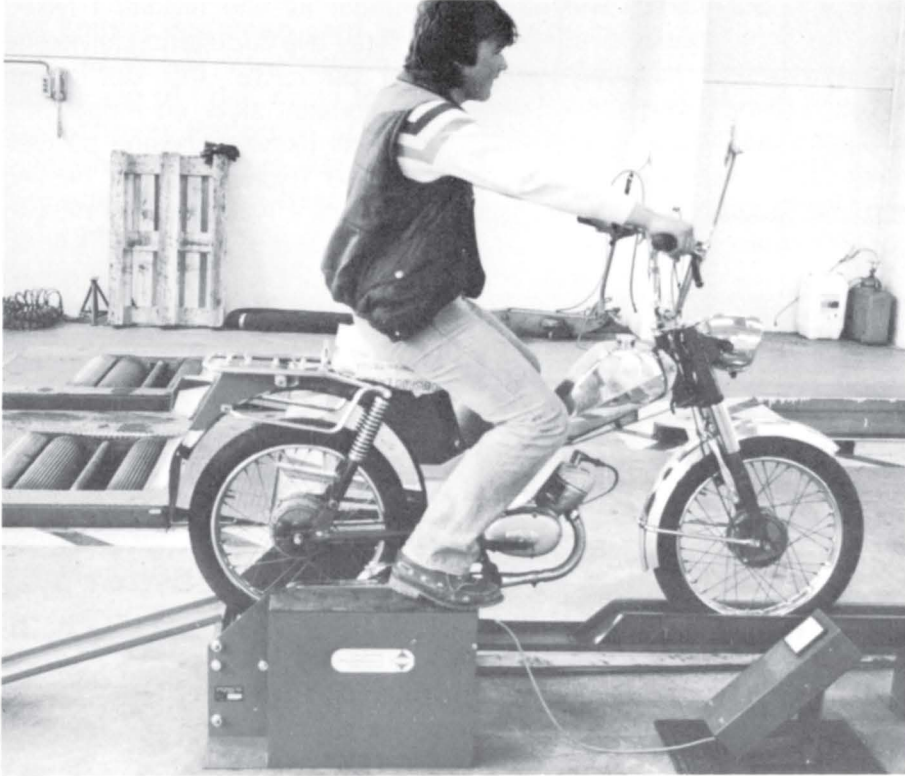


*Bildet er tatt idet Sigbjørn Gjerden er på veg ned fjellet for å foreta rensk etter det siste raset i Holmestrandfjellet i mai måned. Oppsynsmann Oddvar Bakken til høyre var ansvarlig for arbeidet.*

## Nytt utstyr til Biltilsynet

Utstyr for å måle hastighet på moped og lett motorsykkel

Av Tore Kavlie



Den «rullende landevegen» avslører raskt om det er gjort noe med mopeden for å få den til å gå raskere enn det som er tillatt.

I kjøretøysforskriftene står det definert krav til moped og lett motorsykkel. Disse skal ikke yte mere enn en bestemt effekt og skal ikke kunne gå fortere enn en bestemt hastighet, 50 km/t for moped og 80 km/t for lett motorsykkel.

Mange ungdommer synes at dette går for sakte og «trimmer» sine mopeder og motorsykler. Dette har nå blitt et alvorlig problem.

For å forsøke å begrense dette problemet har Biltilsynet i Vestfold gått til anskaffelse av en «True Speed tester». Dette er en «rullende landevei» som måler motorsykkelens sanne hastighet. D.v.s. den kompensere for rulle- og luftmotstand. Den kan måle hastigheter opp til 120 km/t som er tilstrekkelig for mopeder og lette motorsykler.

Testeren er transportabel og derfor

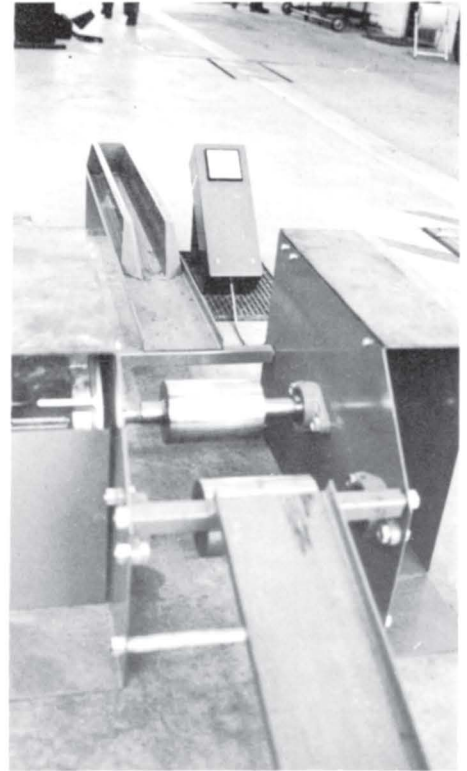
velegnet til bruk på utekontroll. Den veier ca. 45 kg og er demonterbar, slik at den lett får plass i bagasjerommet på en personbil. En måling

### Stikkingskurs for formenn/baser og oppsynsmenn

Tekst og foto Per Härter

**I løpet av vinteren og våren har det vært holdt tre stikkingskurs med sikte på å gi tjenestemenn og oppsynet en oppfrisking av kunnskapene når det gjelder å bruke kikkerten. Det første kurset var rettet mot oppsynsmannsgruppen, mens de to siste kursene var myntet på formenn og baser i anlegg og vedlikeholdet.**

Kursene har vært holdt over to



Biltilsynets nyeste tekniske ervervelse, en «rullende landeveg».

tar ca. 1-2 minutter.

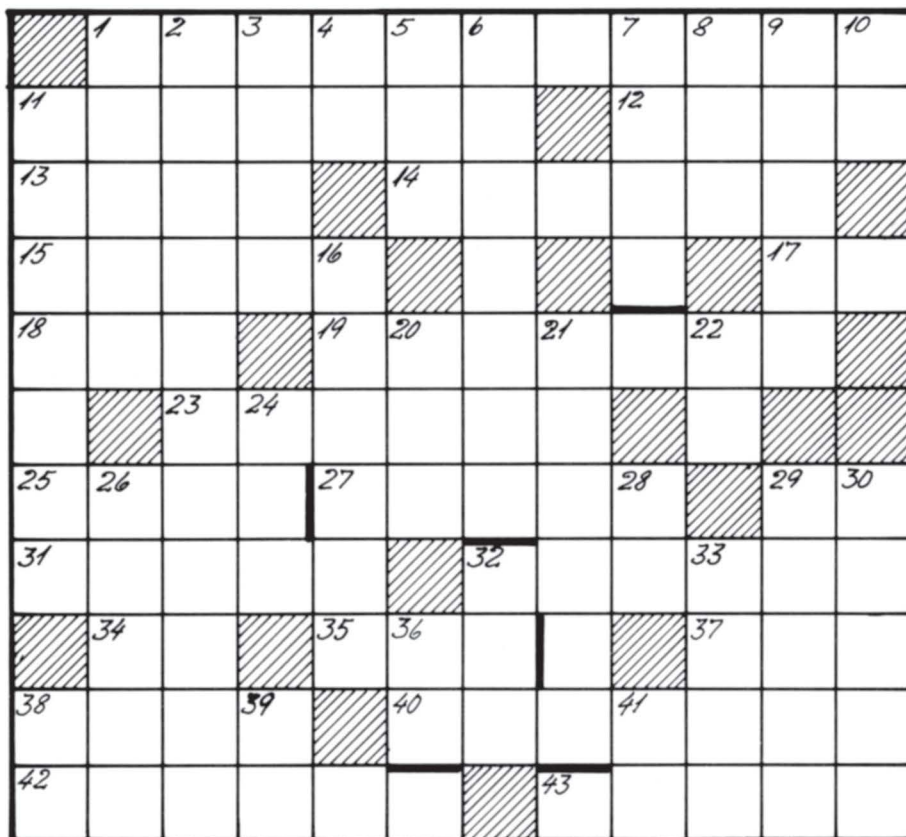
Testeren har nå vært i bruk en tid ved Biltilsynet Tønsberg. De har til nå meget gode erfaringer med den og betrakter den som et meget godt hjelpemiddel i kampen mot «trimmingsproblemet».

Testeren skal alternere mellom stasjonene i Vestfold.

dager med teori om stikking og utsetting og praktisk bruk av kikkerten. På kurset for oppsynet var det lagt hovedvekt på opplæring i utsetting med fri oppstilling og bruk av avstandsmåler samt bruk av laser, mens det på de andre kursene var lagt størst vekt på utsetting av høyder.

Det er ialt ca. 40 mann som har gjennomgått kursene som har vært holdt på vegsentralen. Ansvarlig for kursene har vært avd.ing. Gunnar Hasle, opps.mann Odd Lund Isaksen og opps.m.ass. Viktor Solberg.

# KRYSSORD



Vi prøver igjen. Til tross for noen småfeil i første oppgave, fikk vi inn noen besvarelser og har trukket ut disse to som har fått tilsendt konfekt:

Yngvar Pedersen, vegkontoret og Inger Johanne Aslaksen, Biltilsynet Bergen. Vi gratulerer!

Vi forsøker med en ny oppgave og håper at trykkfeilsdjevlen uteblir denne gangen. Løsningen må være sendt redaksjonen innen 20. juli.

## VANNRETT

1. Gi reprimande
11. Gjør ekornet
12. Undertrykker
13. Sette åte på
14. Krydderet
15. Nekte
17. Dyr
18. Føle
19. Sjelden sak
23. Kalkulerer
25. Sams

27. Greie
29. Skip
31. Kvinne
32. Rideart
34. Nynorsk pron.
35. Tull
37. Finsk by
38. Liten del av
40. Tar bort
42. Stat
43. Fintfolk.

## LODDRETT

1. Ubest. pron.
2. Innbyrdes vurderinger
3. Luft
4. Tora Rustad
5. Mannsnavn (am.)
6. Konfliktområde (frigjøringskamper)
7. Ikke likandes
8. Kul
9. Beregnet
10. Forefinnes
11. Svensk vintersportsted
16. Tirror

## Utforkjøringsulykker i Vestfold

utgjør 25 % av alle uhell

Utforkjøringsulykker utgjør en fjerdedel av alle ulykker i fylket. 30 % av alle utforkjøringsulykkene skjer på E 18. For det øvrige riksvegnettet skjer en meget stor andel av riksvegulykkene på riksveg 310 (Hortensveien), riksveg 308 (Gulli - Tjøme) og på riksveg 303 (Jarlsberg travbane - Larvik, nedre veg). Ulykkene skjer imidlertid svært spredt så det er vanskelig å finne de rette tiltakene. Dette vil imidlertid bli forsøkt gjort i enda større grad enn tidligere.

Løsning på forrige kryssord er:

1	D	2	O	3	M	4	M	5	E	6	D	7	A	8	G
9	A	10	M	11	A	12	T	13	Ø	14	R	15	E	16	R
17	T	18	E	19	N	20		21	T	22	O	23	R	24	E
25	A	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
40	M	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
55	A	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69
70	S	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
85	K	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99
100	I	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110	111	112	113	114
115	N	116	117	118	119	120	121	122	123	124	125	126	127	128	129

20. Se
21. Stat
22. Mesterskap
24. Trakt
26. Ubest. eiendomspron.
28. Lever
29. Våpen
30. Mesker
32. Godt
33. Transp.middel for skadde
36. Svimmel
38. Uttrykke
39. Vasse
41. Løfte

## Vestfolder'n med vitsestafett!

Etter mange oppfordringer, ikke minst har vår tilbakevendte jurist Yngvar Pedersen vært aktiv i så måte, har Vestfolder'n nå kastet seg ut i det, og vi starter med Yngvar Pedersen som får «gleden» av å være vår første bidragsyter. Vi lar hver enkelt bidragsyter utfordre en annen av våre kolleger til å komme med sitt bidrag og utfordre neste-mann/kvinne.

**Vi håper dere vil ta dette sporty og ta imot en eventuell utfordring. Med stoisk tro på mange fine bidrag setter vi hermed stafetten igang.**

*En gang for noen år tilbake da tidligere sørlandske gjennom Vestfold skulle legges om, kom det to ingeniører og noen stikningsfolk for å snakke med en bonde i Stokke om utstikning av ny vegtrase over eiendommen hans. Bonden ville ikke ha noen ny vegtrase over jordene sine, men de viste ham papirer på at de hadde rett til å gjøre dette.*

*Neste dag kom de igjen, men da hadde bonden sluppet gammelstuten ut på jordet. Ingeniørene ropte til bonden at han fikk se til å få inn oksen.*

*«Vis ham papirene, karer, vis ham papirene», ropte bonden fra gårdsplassen sin.*

*Jeg tar likegodt med en historie fra juridisk miljø i samme slengen: En advokat fikk en dag en skilsmisssak fra et postbud som klaget over utroskap fra sin kone. I retten begynte advokaten sin prosedyre slik:*

*— Ærede rett. Denne kvinne har ikke bare forbrutt seg mot lovens og Bibelens bud, men også mot et postbud.*

Det skal være mye god humor på Vestlandet, så jeg oppfordrer Oddvar Bakken til å fortsette stafetten, sier Yngvar Pedersen.

### Rv. utenfor Sandefjord

*Forts. fra side 11 —*

en større bekk og over disse er det så lagt en større som fotgjenger/skiundergang. Vi har også hatt en ganske omfattende dremsplan for dette anlegget som på hele strekningen går i landbruksområde. Langs hele parsellen er det lagt avskjærende drenering for jordbruksdreneringen pluss overvannsledninger og det er satt ned rundt 50 sandfangskummer og hjelpesluk.

Når det gjelder forholdet til grunneierne har det vært det beste, forteller Kai Larsen. — Vi er blitt invitert inn på kakao på kalde dager i vinter og har fått servert på brakka både wienerbrød og bløtkake, forteller Larsen — den siste med et «Tusen takk for stillheten» (se egen artikkel) avslutter Kai Larsen vår samtale.

### 25 år som vaktmester

*Forts. fra s. 13*

De 25 årene har gått utrolig fort og er vel ikke egentlig noe jubileum å skrive hjem om, enten det er 24, 25 eller 26 år merker en i grunnen ikke. Den ene dagen følger den andre i alle fall. Jobben som vaktmester har vel aldri vært noen syv til halvfire jobb, for folk henvender seg gjerne her om det er et eller annet på veggen, men vi har trives med det og synes vi har hatt 25 gode år her på sentralen samstemmer de til slutt, både Berit og Jens.

### Test deg selv

De riktige svarene

- 1 : b
- 2 : c
- 3 : c
- 4 : a
- 5 : a
- 6 : c
- 7 : c
- 8 : c
- 9 : a
- 10 : c
- 11 : b
- 12 : b

## Personalnytt

50 år

John I. Askersrud, 29. juli

60 år

Rolf Hansen, 15. juli

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

VI ØNSKER VELKOMMEN  
Kjetil Lehn, avd.ing. på  
grunnseksjonen

### ENDRINGER I ARBEIDS- OMRÅDER/TILSETTINGER

Reidar Olsen er ansatt som leder av grunnseksjonen mens Hans Stordal er ved planavdelingen (2 år).

### PENSJONISTER

Arne Granstøl 30/6-84

## STOFF TIL NESTE NUMMER

*må være i  
redaksjonen  
innen*

**15. juli**

**BLI SETT I TIDE  
BRUK LYS  
OM DAGEN**

