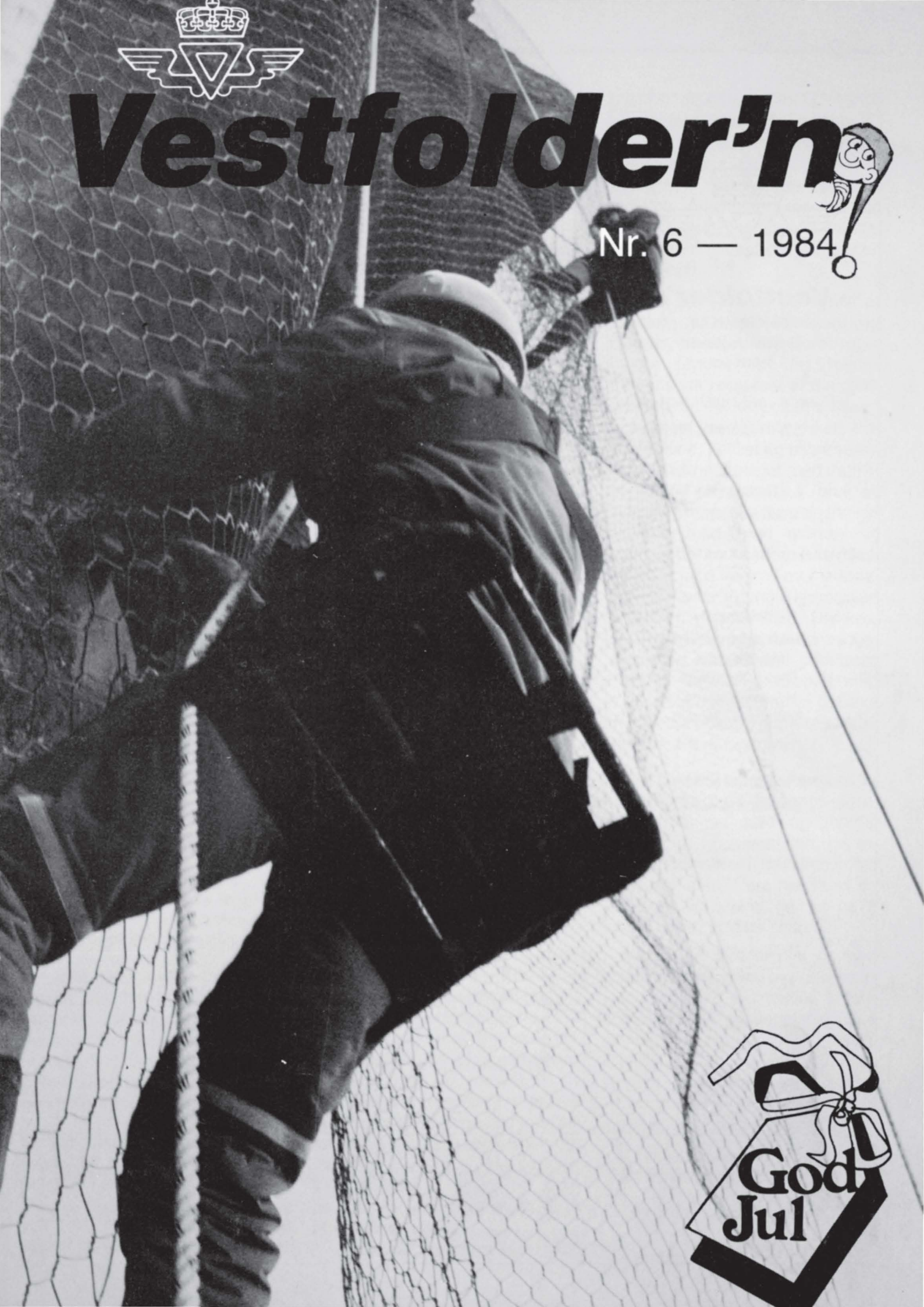




Vestfolder'n



Nr. 6 — 1984





Vestfolder'n

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Vestfold

NR. 6 - DESEMBER 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

INNHOOLD:

	Side
1984	3
Tøff jobb i Holmestrandsfjellet	4
Vintervedlikehold 1984/85	5
Informasjonsmøte om vegplan	6
Aksjon Publikum, resultater hittil	7
Aksjon mot helgeulykker	8
Rv. 319 Svelvikvegen.....	9
Innføring av egenmelding.....	11
Holdningskampanje for kroppen	11
Opplæring 1985.....	11
Opplæringsplan 1985	12
Brosteinen i Åsgårdstrand forsvinner	14
Seminar om rus og trafikk.....	15
Vitsestafetten går videre	16
Detaljplan feiret med bløtkake	17
Driftskonferanse	18
En debutants inntrykk fra Hallingkastet	20
Gjørø har fylt 90 år	21
Kjære medarbeidere og venner	22
NEI.....	23
Vegas styre og oppmenn 1985.....	23

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

Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.

FORSIDEBILDE: *Luftig jobb i Holmestrandsfjellet. Se mer om sikringsarbeidene på side 4.*

1984

I april i år hadde jeg den glede på vegne av Statens vegvesen Vestfold å motta en av de fire SOFUS-prisene som for første gang ble utdelt for 1983. SOFUS-prisene utdeles for innsats til fremme av syklistene. Det var både hyggelig og inspirerende, ikke minst fordi statsråd Johan J. Jakobsen selv foreslo prisen tildelt oss. I sin begrunnelse la statsråden særlig vekt på utbyggingen av gang- og sykkelveger i fylket. Det er heller ingen tvil om at gang- og sykkelvegene betyr mye for sikkerheten og for å fremme sykkelbruken.

Det kan derfor virke uforståelig at fylkets vegplanforslag for perioden 1986—89 har redusert takten i utbyggingen av gang- og sykkelveger til det halve. Årsaken er at vi nå endelig er igang igjen med byggingen av ny E 18 i Sandefjord. Sem og Stokke står for tur. Hele prosjektet regnes ferdig i 1993. Samtidig skal vi i løpet av vegplanperioden ha ferdig både Sydoverveien i Horten og Elveveien i Larvik. M.h.t. sikkerhet og miljø veier disse prosjektene tungt, og etter en alt for lang beslutningsprosess ser jeg fram til ferdigstillingen.

Skulle det mot formodning skjære seg, har Fylkestinget i sin uttalelse til vegplanen sagt at eventuelle ubrukne midler på Sydoverveien i Horten eller Elveveien i Larvik skal gå til utbygging av gang- og sykkelveger.

Plansituasjonen utvikler seg stadig til det bedre, men den er på ingen måte problemfri.

Vi er derfor igang med å opparbeide en liten planreserve

som kan komme til anvendelse dersom planbehandlingen går for tregt. Fra neste år vil vi være i den situasjon at bevilgningene vil være begrensede og ikke mangelen på godkjente planer.

Ulykkestallene for de tre første kvartalene i år viser fortsatt nedgang for vegnettet totalt. Dessverre har antall ulykker på E 18 økt. Som kjent har vi også de største problemene med trafikkavviklingen på E 18. I årene fremover er det ingen tvil om at vi må gjøre en betydelig samordnet innsats på E 18, både for å løse de akutte og nærliggende problemer og de mer langsiktige oppgaver. I den forbindelse vil jeg gjerne nevne det gode og nyttige samarbeidet vi har med politiet.

Takten i utbyggingen av E 18 er for lav hvis vi i rimelig tid skal løse oppgavene. Fylkestinget går derfor inn for å øke bevilgningene og er også innstilt på å finne andre finansieringsmåter. Vegdirektøren har gitt uttrykk for at ny E 18 i nordfylket bør være bygd i løpet av nittiårene, og at det på en eller annen måte må skaffes midler til Vestfold for å nå målet. Vår oppgave må være å finne gode og rimelige løsninger, underbygge behovet og håpe på at lokale og sentrale politikere gir E 18 høy prioritet.

Vi må imidlertid ikke glemme det øvrige vegnett. For vegbrukere og næringslivet er riks-, fylkes- og kommuneveger samme vegnett. Det får derfor konsekvenser, ikke bare for sikkerhet og økonomi, men også for næringsvirksomhet, når utbygging og vedlikehold av fylkesvegnettet blir forsømt år etter år. Alle er klar over at dette er en kortsiktig politikk som ikke bør vedvare. Uansett er det selvsagt vår oppgave å utnytte de sparsomme midlene best mulig for å bevare vegnettet.

Vi har på flere områder nådd

positive resultater når det gjelder å utnytte ressursene. En del enhetspriser er gått ned, og vi er i ferd med å få en bedre samordning. Likevel, det er mer å hente, noe den nylig avholdte driftskonferansen ga bud om. Mange av innleggene var klar tale ut fra en hensikt — å gjøre en bedre jobb.

Våre oppgaver i biltilsynet er spesielt rettet mot trafikant og kjøretøy med mål å forebygge/hindre ulykker. Ut fra relativt begrensede ressurser er det gjennomført en rekke positive tiltak i samarbeid med skoleverket, trafikkskolene, politiet og bilbransjen. Jeg vil nevne arbeidet med trafikkopplæring i skolen, bl.a. bruk av sykkel og moped, arbeidet i trafikkskolene med bl.a. mørke- og glattkjøring, og sist men ikke minst arbeidet med kontroll av kjøretøyparken med bl.a. tyngre kjøretøyer. Innsatsen er prisverdig. Ulykkesårsakene tyder på at det holdnings- skapende arbeidet bør prioriteres høyere. Noe av problemet med biltilsynets oppgaver er at det ikke er så lett å dokumentere resultater som på andre sektorer.

Det gjelder i ennå større grad for administrasjonsavdelingens gjøremål. Uten en nitid og iherdig innsats fra fellestjenesten, personal og økonomi ville vår virksomhet bryte sammen. Dere har litt av en oppgave som bl.a. går ut på å holde orden på oss andre.

Vi går nå mot et nytt år med ytterligere begrensning i ressursene, og med økt trafikk. Vi ser foran oss en ny vegplanperiode uten at ressursituasjonen bedres. Det betyr strengere målrettet prioritering, med store utfordringer. «Det gjelder å se mulighetene i problemene og ikke omvendt».

Takk til alle for en fin innsats og godt samarbeide i 1984.

God jul og godt nytt år!

Johan Lepperød

TØFF JOBB I HOLMESTRANDSFJELLET

Reportasje Jan Haugerød

I oktober og november har tjenestemenn fra vedlikeholdsområde 1 utført omfattende sikringsarbeid på «Storsvensken» nord for Holmestrand. Dette er en del av det totale sikringsarbeidet i fjellet langs E-18 nord for Holmestrand. Arbeidene er kostnadsberegnet til ca. 2 mill. kroner. Den delen av arbeidene som ikke blir utført av vegvesenets egne folk er satt bort til entreprenørfirmaet Fjerby A/s.

Det er 7 mann fra vedlikeholdsområde 1 som har vært med på dette spesielle arbeidet. Jobben har vært krevende i den nesten 100 m høye fjellveggen. Det meste av arbeidet har vært utført med base på toppen av fjellet. De karene som har arbeidet med nettsikringen og boltingen, har vært nødt til å henge i tau og utføre alt arbeidet i fjellveggen ved å fire seg ned fra toppen. 5 av karene har de siste ukene tilbragt det meste av sin arbeidsdag hengende i tau nede i



Det var ikke alltid like lett å arbeide nede i fjellet. Flere steder var det så stort overheng at arbeidet foregikk ute i løse luften.

fjellveggen, og det har vært Sigbjørn Gjerden, Magne Stenbrenden, Arne Rekstad, Kurt Sommervik og Tore Bollerud. På toppen har Adolf Akerholt og Per Nakjem hatt ansvaret for å sende forskjellig utstyr ned i fjellet.

Hele arbeidslaget har jobbet i et godt team, og et skikkelig samarbeid mellom karene nede i fjellet og de 2 på toppen har vært absolutt nødvendig. Kommunikasjonen har foregått ved hjelp av walkie-talkie da det ikke har vært mulig med øyekontakt mellom toppen og fjellveggen. Arbeidene har vært



Kurt Sommervik (nærmest) og Arne Rekstad er klare for en ny tur nede i fjellveggen.



Det er viktig at nettene blir festet skikkelig sammen. Her syr Magne Stenbrenden (nærmest) og Sigbjørn Gjerden et nytt nett fast ved hjelp av ståltråd.

utført med stor presisjon og det har ikke vært noen store problemer med å få ut de 8000 m² med sikringsnett som er boltet fast i fjellveggen i løpet av den tiden arbeidet har foregått.

Karene forsikrer at dette har vært en enklere jobb enn renskingsarbeidene som har vært utført med jevne mellomrom tidligere. Da er det større fare for at karene kan bli skadet av stein som løsner og faller ned. Nå er fjellet rensket tidligere i år og det har vært lite løse steiner i fjellveggen.

De sikringsarbeidene vi utfører i høst og kommende vinter i fjellet langs E-18 vil ikke erstatte de vanlige fjellrensoppgavene vi har hatt tidligere. Boltingen og nettsikringen vil gi en bedre og mer permanent sikring enn vanlig fjellrensk, men det er umulig å sikre seg mot at det også i framtiden vil være løse steiner i fjellveggen. Naturen vil fortsatt arbeide med fjellet, og det vil bli nødvendig med ny rensk om noen år. Sikringsarbeidene har allikevel gjort sitt til at trafikantene på E-18 kan ferdes tryggere enn noensinne tidligere.

Vegvesenet føler et stort ansvar for å følge opp fjellet nord for tunnelen. Dette er en av årsakene til at vi nå har foretatt sikringsarbei-

det på «Storsvensken» i egen regi. Vi ønsker å ha en stab av erfarne fjellfolk som kan gå ned i fjellet på et hvilket som helst tidspunkt for å inspisere eller utføre en arbeidsoperasjon.

En annen side av saken er at vi også ønsker å ha en så stor erfaring på dette området at vi kan vurdere eventuelle entreprenørkostnader ut fra et faglig grunnlag.



Størstedelen av arbeidet foregikk ved å fire utstyr ned fra toppen av fjellet. Her krevdes det stor nøyaktighet da all kommunikasjon foregikk via walkie-talkie. Her er Adolf Akerholt og Magne Stenbrenden i ferd med å fire et nytt nett ned i fjellveggen.

Melding fra Vegdirektoratet:

Bestemmelsene om kjørellys på bil

I forbindelse med kravet i kjøretøysforskriftene om at biler som blir registrert etter 1. januar 1985 skal ha automatisk tenning av kjørellys, vil vi få opplyse følgende:

På grunn av vanskelighetene omkring utgivelsen av våre bestemmelser, finner vi å måtte gi endel dispensasjoner (utsettelse) fra dette, da tidsfristen er blitt for liten for flere av bilfabrikkene. Det er videre også blitt misforståelser om forståelsen av bestemmelsene. Dette gjelder i hovedsak koplingsmåten.

Vegdirektoratet har derfor gått med på å utsette kravet om automatisk tenning av kjørellys til høsten 1985 for flere biltyper.

Kjørelyset skal derfor finnes på alle nye biler og være riktig koplet (lysbryter med alle funksjoner) fra 1. januar 1986.

Vintervedlikehold 1984-85

Av Nils I Skjevik

Opplegget for vintervedlikeholdet blir denne vinteren i stor grad det samme som tidligere år. Dette vil si:

- Oppsynet i vedlikeholdet har beredskap i overgangsperiodene høst og vår.
- Saltvakta består av 3-4 mann i hvert vedlikeholdsområde som på skift har aktiv vakt utenom ordinær arbeidstid. De skal vurdere nødvendig tiltak (salting, brøyting og høvling) og utføre slik tjeneste eller kalle ut brøyterne som har beredskapsvakt.
- To brøytebiler i hvert vedlikeholdsområde er bemannet med

beredskapsvakt utenom ordinær arbeidstid for å kunne brøyte E 18.

- Private kontraktører brøyter, strør og snørydder riks- og fylkesvegene utenom E 18. Brøytingen skjer på eget initiativ i henhold til instruks. Sandstrøing og snørydding i kryss skjer i henhold til nærmere avtale med oppsynet på vegstasjonene.
- Høvlene ønsker vi denne vinteren å få mer og bedre nytte av. Vi forutsetter at høvlene kan tas inn i et baksjift slik at vi kan kjøre i to skift (i spesielle tilfeller også tre skift) når snøfallet/

forholdene tilsier det. Etter avtale kan det også i slike tilfeller være aktuelt å nytte høvlene på overtid i helgene. Flere høvelførere er nå opplært.

Det er viktig å få et fleksibelt opplegg som gjør at vi kan sette inn våre ressurser når det er viktig.

Sterk hovedinnsats i noen timer kan eliminere mye vanskelig ryddearbeid senere. Og ikke minst — vi får kanskje mye sikrere og bedre veg for trafikantene.

I forhold til de vegene som det ble benyttet salt på i 1983/84 vil strekningen av riksveg 308 Barkåker S — kryss riksveg 35/riksveg 308 v/Sem kirke utgå for ordinær salting, mens salt tas i bruk i to bakker på riksveg 310. Gunnerødbrakka (sør for Horten) og Kotterødsvingen (nord for Horten).

INFORMASJONSMØTE OM VEGPLAN

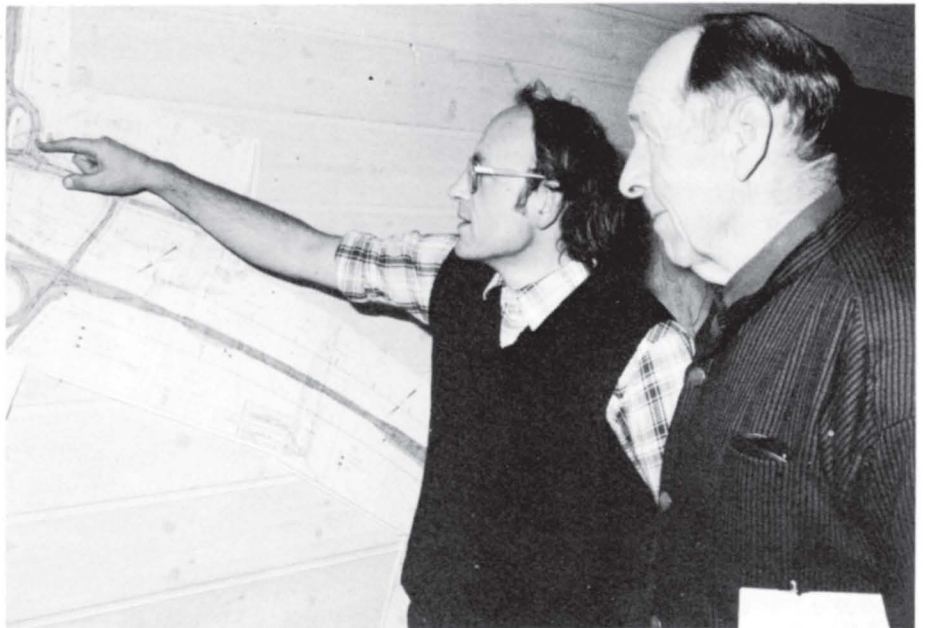
Av Jan Haugerød

Mandag 22. og tirsdag 23. oktober avviklet vegvesenet informasjonsmøte om detaljplanen for ny E-18 gjennom Sem. Det var vegkontorets planavdeling som var ansvarlig for opplegget.

«Utekontoret» som møtene ble kalt, var åpent fra kl. 13.00 til 19.00. På mandag foregikk møtet på Sæheim i Semsbyen og på tirsdag var utekontoret på Jarlsberg Vertshus.

Det er første gangen planavdelingen har gitt et slikt informasjonstilbud i forbindelse med at en større detaljplan er lagt ut til offentlig ettersyn. Noe lignende har enkelte ganger vært brukt i forbindelse med gang-/sykkelveplaner.

Opplegget med denne omfattende informasjonsrunden til be-



Her får Lars Tjernet fra Åsbakken informasjon om den nye E-18 av Steinar Aspen.

rørte grunneiere og andre interesserte i det området hvor den nye E-18 skal bygges, er et ledd i

Aksjon Publikum. Fra planavdelingens side har det vært klart at informasjonen om vegplanene

kunne ha vært bedre. E-18 planen gjennom Sem blir en prøveordning vedrørende det nye informasjonsopplegget for vegplaner. I denne saken har det også vært utarbeidet en brosjyre som på en enkel måte har gitt informasjon om vegen og hvilke konsekvenser vegprosjektet får for lokalmiljøet, der hvor den nye E-18 kommer. Brosjyren ble sendt ut til alle husstandene i det berørte området noen få uker før planen ble lagt ut til ettersyn.

Det som foreløpig kan trekkes som konklusjon etter forsøket med utekontor, er at mange har vanskeligheter med å forstå det planmaterialet som vanligvis legges ut i forbindelse med vegplaner. De vanlige kartplanene er ikke gode nok alene. På utekontoret ble det også brukt store flyfoto hvor veglinjene og kryssene var tegnet inn. Her kjenner folk seg bedre igjen enn de gjør på vanlige karter. Når det i tillegg også blir gitt muntlig informasjon om forskjellige detaljer, kan de som møter opp få forklart forhold som ellers er uklare og hvor muligheten for misforståelse er til stede.

De ansvarlige for utekontoret var E-18 planleggerne i Sem på vegkontorets planseksjon. Gruppen består av Steinar Aspen, Eivald Skau, Hans Stordal og Ole Johnny Svendsen. De var godt fornøyd med kontordagene selv om de gjerne hadde sett at flere interesserte hadde møtt fram. De regner med at ca. 50 personer besøkte kontoret i løpet av de 2 dagene.

Foreløpig kan det se ut som om det i forbindelse med denne planen er gjort et godt planleggingsarbeide og at informasjonen om planen har vært god. Hittil er det kommet inn få store og prinsipielle merknader og det er heller ikke kommet inn noen merknader som skyldes at planen ikke er forstått riktig.

Hvor vidt det også i framtiden blir vanlig å legge opp til et så

AKSJON PUBLIKUM RESULTATER HITTIL

Av Jan Haugerød

Aksjon publikum har vært i gang snart ett år. Noen lurer på om vi har oppnådd resultater mens andre har fått endret noen av sine arbeidsoppgaver på grunn av tiltak som er satt i gang i forbindelse med aksjonen. Vi vil her forsøke å omtale noen av de tiltak som er satt i gang eller foreslått igangsatt hos oss og som vil gi bedre publikumsservice.

Flere av Aksjon Publikum tiltakene er foreslått og igangsatt internt på de forskjellige avdelingene, og vi tar for oss avdeling for avdeling og ser hva som er gjort:

Planavdelingen

- Gjøre vegplanene mer forståelig for publikum, og få til faste rutiner for informasjon i forbindelse med presentasjonen. Saken har vært under utvikling på avdelingen og detaljplanen for ny E-18 gjennom Sem har vært en «prøvesak». Saken er omtalt spesielt på side 6 i dette nummeret.
- Utlegging av vegplaner på vegstasjonene. Dette er i noen tilfeller forsøkt i samarbeid med vedlikeholdsavdelingen. Målet er at planene skal kunne sees av publikum nærmere det stedet hvor de bor.

Administrasjonsavdelingen.

- Utarbeidelse av etasjeoversikter over hvem som sitter hvor og foreta en bedre oppmerking på inngangsdørene til de forskjellige etasjene. Vi har 4 etasjer i Uni Gården alene og

omfattende informasjonsarbeid i forbindelse med at vegplaner blir lagt fram, er det foreløpig for tidlig å si noe om.

noen kontorer i 2 etasjer til. Det har vært vanskelig for publikum å finne fram, og det skal bli lettere når oppmerkingen er ferdig. Arbeidene er i gang.

- Kurs i publikumsbehandling for ansatte, særlig førstelinjepersonalet. Dette er foreløpig ikke kommet i gang på grunn av kapasitetsproblemer.
- Forbedring av sentralbordtjenesten. Her er melderutiner innskjerpet, men en del tiltak som vil koste penger er ikke iverksatt av budsjettmessige grunner.

Vedlikeholdsavdelingen

- Sommerberedskap med tanke på større trafikkuhell eller når viktige veger blir sperret av andre grunner. Målet er å få etablert omkjøringsruter raskt i samarbeid med politiet slik at det ikke oppstår lange køer og timesvis ventetid når vegen plutselig blir sperret av en eller annen grunn.
- Overføring av tjenester til vegstasjonene. Dette er gjennomført med godt resultat vedrørende søknad om graving langs- og i vegen. Kan også være aktuelt innenfor andre saksområder som for eksempel søknader om gåteløp/sykelritt m.v., men dette er ennå ikke vurdert.
- Informasjon til gårdbrukere om plying i vegkant, bruk av vegen som vendeteig m.v. Foredragsserie med lysbilder er tilbudt bondelagets lokallag for møtesesongen 1984/85.

Anleggsavdelingen

- Orientering til grunneiere og berørte før anleggsstart. Infor-

AKSJON MOT HELGEULYKKER ER AVSLUTTET

Av Jan Haugerød

Vegdirektoratet og Justisdepartementet har foretatt en foreløpig vurdering av aksjon helgeulykker og i denne vurderingen går det klart fram at det er de unge og uerfarne bilførerne som representerer den største faren i trafikken.

For vår del her i Vestfold kan vi ikke trekke noen klare konklusjoner av aksjonen foreløpig. Ved aksjonens slutt helgen 29. og 30. september etter full innsats fra biltilsynets — og politiets mannskaper i 16 helger, sitter vi igjen med 53 trafikkulykker.

Vi har et spinkelt grunnlag å vurdere disse helgeulykkene mot fordi aksjonen har rettet seg mot kvelden og natten, mens det totale antall ulykker gjelder trafikkulykker i helgen helt uavhengig av når ulykken intraff i døgnet. Vi tror imidlertid at helgetrafikken natters-tid var tryggere og mer forsvarlig i

sommer enn den har vært i de foregående år. En lignende aksjon senere bør forberedes bedre slik at det blir mulig å måle resultatene mer direkte.

Det vi helt sikkert kan slå fast er at aksjonen har vært tatt alvorlig i Vestfold. Både biltilsynet og politiet har hatt store mannskapsstyrker ute hver eneste helg fra aksjonen startet 16. juni.

Totalt har det fra biltilsynet deltatt 98 personer i helgekontroller rundt omkring i fylket på kvelden og natta fredager og lørdager. Sammen med politiet har det blitt kontrollert til sammen 5309 kjøretøyer og det har vært teknisk kontroll på 2706 kjøretøyer. 907 feil er blitt påpekt og det er blitt avskiltet 71 kjøretøyer.

Aksjonen har også fått stor publisitet i det lokalavisene har

vært svært flinke til å bringe stoff om aksjonen og ikke minst presentert helgens resultater med kommentarer tidlig uka etter. Det har nesten ikke vært mulig for en avisleser å unngå og få med seg stoff om aksjonen opp til flere ganger i sommer. Disse avisoppslagene har også vært viktige midler i arbeidet med å gjøre aksjonen kjent blant publikum.

På en pressekonferanse i Justisdepartementet for en tid siden ble det opplyst at det også neste år vil bli bevilget ekstra penger til trafikkovervåking i helgene. Det betyr at våre folk på den tekniske siden i biltilsynet også neste år må belage seg på en del helgearbeide.

RIKSVEGULYKKENE PÅ KARTSERIE

Vegdirektoratet har nå utarbeidet en kartserie som gir en del oversiktsdata om trafikkulykker på riksvegnettet. Det gjelder alle politirapporterte trafikkulykker i tidsrommet 1/1-79—31/12-82. Kartserien er ment som et hjelpemiddel innen politi- og lensmannsetaten, men også for vegvesenet og andre etater som driver trafikksikkerhetsarbeid.

Ulykkene er inndelt i 5 ulike typer og er presentert med forskjellige symboler. Plottingen av ulykkene er utført ved hjelp av EDB-styrt tegnemaskin.

Kartserien gir en oversikt over hvor på riksvegnettet ulykkene skjer. Mer utfyllende opplysninger om ulykkesituasjonen kan interesserte få ved henvendelse til trafikkseksjonen på vegkontoret eller til Kontoret for trafikkplanlegging i Vegdirektoratet. Vi har fått en del eksemplarer av kartet og de av våre tjenestemenn som ønsker et eksemplar av kartet, kan få det ved å henvende seg til Per Espen Alme på trafikkseksjonen.



Det er ofte unge eller uerfarne førere som kjører ulykkesbiler i helgene. Den typiske helgeulykken er utforkjøring eller kraftige møteulykker og det er også ofte stor hastighet og alkoholpåvirket sjåfør.

RV 319 SVELVIKVEGEN ER FERDIG OMBYGD GJENNOM VESTFOLD

Av Stein Linnestad og Jan Haugerød

Onsdag 17. oktober ble det foretatt avlevering av parsellen Brenna-Åsgata-Tømmeråsveien inne i Svelvik tettsted. Dette markerte avslutning på mange års arbeid i forbindelse med ombygging av rv. 319 til en riksveg med skikkelig standard. Først begynte vedlikeholdsavdelingen og senere tok anleggsavdelingen over ombyggingsarbeidene.

Den siste delen som gjensto i Vestfold var gjennom Svelvik sentrum. Her startet arbeidene våren 1978 med strekningen Rørvik-Brenna og den siste parsellen sto ferdig i oktober i år.

Parsellen Rørvik-Brenna er 1,6 km lang. Her ble vegen lagt opp i fjellsiden ovenfor bebyggelsen. Arbeidene har hovedsaklig bestått i vanskelig sprengningsarbeider. Det ble benyttet to borvogner (Nemek og Roc 302) som på bratte



Det ble i forbindelse med avleveringen også servert en enkel lunch til deltagerne. Det var kommunen og vegvesenet som i fellesskap sto for dette.

steder måtte henge i wire. Mesteparten av salvene måtte dekkes

med skytematter. Totalt utgjorde sprengnings- og masseflyttingsarbeider ca. 50% av totale kostnader, disse havnet på ca. 24,7 mill. 1984 kr. Av andre vesentlige arbeider kan også nevnes den store trønderblokkmuren i Brenna-krysset, denne er på det høyeste ca. 8 meter og totalt 1000 m², kostnad ca. 1,3 mill. 1984 kr.

For å lede gang- og sykkeltrafikken til nordre del av Svelvik vekk fra det store Brenna krysset, ble det nord for krysset bygd en overgang over rv. 319 tilknyttet Nordre Brennagt. ned til Storgata.

Denne strekningen fram til Brenna (Sandtakveien ned til ferjeleiet) ble satt under trafikk høsten 1981.

Neste parsell Brenna-Åsgata-Tømmeråsveien, en strekning på ca. 0.9 km, ble påbegynt etter



Her er en del av de som deltok på avleveringen onsdag 17. oktober ute og tar nyanlegget i nærmere øyesyn.

Forts. neste side —

Aksjon publikum ...

Forts. fra s. 7 —

masjonsbrev blir nå sendt grunneiere og berørte før anlegg starter opp. Her blir det gitt en kort orientering om anleggsvirksomheten og hvem som er vegvesenets kontaktpersoner.

- Bedre informasjon til egne ansatte i driften vedrørende våre forskjellige arbeidsoppgaver. Målet er at de kan gi mer eksakte svar på spørsmål fra grunneierne/naboene ved arbeidsstedet når den besøkende spør om forskjellige ting i forbindelse med det arbeidet som utføres.

Dette kan gjøres ved å la driftsmøtene bli mer informasjonsrettet. (Dette gjelder også vedlikeholdsavdelingen).

Biltilsynet.

- Informasjon til publikum om bruktbil kjøp. I et samarbeid med Forbrukerkontoret i Vestfold arrangerte Biltilsynet i

Larvik i sommer 2 informasjonsmøter om bruktbil kjøp. Her kunne publikum få rede på hvilke forhold en kjøper må være oppmerksom på ved kjøp av bruktbil.

- Bedre oppmerking på biltilsyns stasjonene. Målet her er å gjøre det enklere for publikum å orientere seg på biltilsyns stasjonene gjennom bedre henvisning til de enkelte avdelingene. Dette gjelder særlig i Horten hvor kontoret er i 2 etasjer, og Tønsberg hvor det vil være naturlig å se dette i sammenheng med nybygget på Ås.
- Vurdering av salgssted for kjøretøyskilt. Dette gjelder Tønsberg-stasjonen når den nye stasjonen blir bygget på Ås. Forholdet må derfor vurderes sammen med dette prosjektet.
- Omlegging av rutiner i forbindelse med erstatning av tapt

kjennemerke. Målet her er å spare publikum for fortsatt å måtte melde tap av bilskilt til politiet. Nå kan publikum henvende seg direkte til Biltilsynet som vil ta saksbehandlingen i forholdet til politiet.

- Gjennomgang av interne rutiner for kontorseksjonen. Her kan forholdet til publikum bedres gjennom å få til enklest mulige interne rutiner og større fleksibilitet i forhold til vekslende arbeidsmengde, publikumspågang m.v. Her er det foretatt interne spørreundersøkelser, og materialet er under bearbeiding.
- Forbedring av sentralbordtjenesten ved biltilsyns stasjonene. Målet er å kunne ekspedere henvendelser på telefon så raskt og effektivt som mulig. Et hjelpemiddel i dette er å plassere en dataskjerm ved sentralbordet slik at en del opplysninger fra førerkort- og motorvognregisteret kan gis direkte.

RV 319 ombygd ...

Forts. fra foreg. side —

sommerferien 1983. Her ble ny rv. 319 lagt parallelt og 1-2 meter over Åsgata, slik at Åsgata fungerer nå som gang-/sykkelveg og adkomstveg for beboerne. I Tømmeråsveien foretok vi mindre justeringer. Krysset Storgata-Tømmeråsveien ble bygd om slik at rv. 319 (Storgata) opp Tømmeråsveien nå er forkjøringsveg. For å kunne bygge ny rv. 319 parallelt med Åsgata måtte vi kjøpe 4 hus. Totale eiendomsutgifter beløp seg til ca. 2,8 mill. 1984 kr. eller 31% av totale kostnader, disse havnet på ca. 9,0 mill. 1984 kr.

Også på denne parsellen var det en del sprengningsarbeider (ca. 6500 m³). Før dette arbeidet startet ble 24 hus langs Åsgata undersøkt både utvendig og innvendig, det ble utarbeidet rapport for hvert hus

som huseieren undertegnet. Sprengningsarbeidene ble ekstra kompliserte på grunn av meget skrått fjell (bruk av wire) og hus i en avstand på ca. 15-20 meter fra salvene. Dette krevde meget forsiktig sprengning og omhyggelig dekking av hver salve. Etter at fjellet var sprengt viste det seg at det var oppstått mindre skader på 6 av ialt 24 undersøkte hus. Totale skadeutbetalinger ca. 8000 1984 kroner. Også her ble det i tilknytning til Brennakrysset bygd en overgang over rv. 319 for å lede gang-/sykkelvegtrafikken vekk fra krysset.

Under avleveringen av anlegget deltok det representanter for Svelvik kommune, vår vedlikeholds- og anleggsavdeling og samtlige av våre tjenestemenn som har arbeidet på den siste parsellen.

I løpet av sommeren 1984 ble det også gjennomført en større informasjonskampanje om alternative omkjøringsruter for E-18 på de større trafikkhelgene. Dette prosjektet går etter vår mening naturlig inn i Aksjon Publikum i og med at målet var å gi trafikantene mulighet til å unngå å stå i milelange køer på E-18. Prosjektet ble gjennomført i samarbeid med UP og de lokale politikamrene. For sommeren 1984 må vi kunne si at prosjektet var vellykket, da trafikken på de tradisjonelle topptidene gikk bedre enn på flere år.

Disse resultatene viser at Aksjon Publikum er godt i gang i Vestfold. Vi kan nok ikke bare gi aksjonen alene æren for alle disse tiltakene. Det er helt klart at vegvesenet i flere år har arbeidet bevisst mot å gjøre forholdet til publikum bedre. Aksjonen har imidlertid medvirket til en mer bevisstgjøring av publikumsarbeidet, og den bidrar sterkt

Innføring av egenmelding med selvdig nose ved sykefravær

Av Karsten Gjersøe

Som de fleste sikkert er kjent med har det pågått en diskusjon i hele etaten om innføring av egenmelding med selvdig nose ved sykefravær.

Det var AMU som reiste saken den har siden blitt behandlet i samtlige berørte organisasjoner og flere ganger blitt behandlet i Fellesmøtet på vegkontoret.

Alle organisasjonene har stilt seg positive til ordningen og gitt sin tilslutning til at ordningen settes i gang. Dette betyr ikke at alle tilsatte har vært enige i forslaget, men at flertallet har gått inn for ordningen.

Jeg vil takke organisasjonene for den interesse de har vist denne saken. Det er tydelig at de har innsett at dette er noe vi som tilsatte i vegvesenet kan ha nytte av, og ikke minst den hjelp vi yder helsetjenesten til å komme i gang med det forebyggende helsearbeidet.

De nye rutineene vil bli satt i gang fra 1. januar 1985.

Før denne dato vil det bli sendt ut en fyldig informasjon til alle tilsatte om hvordan vi skal forholde oss når vi er borte fra arbeidet p.g.a. sykdom.

til at vi mer og mer ser publikumsservice som en naturlig del av det daglige arbeidet vårt.

Aksjonen varer ut neste år, og det blir spennende å se hva vi kan greie å oppnå fram til aksjonsavslutningen.

Resultatene kommer ikke uten videre. Det er deg og meg som vegvesenansatt som kan bidra til et godt resultat. Uten en samlet innsats fra alle, vil vi ikke oppnå det som er målsettingen med aksjonen.

Holdningskampanje for kroppen

Av Karsten Gjersøe

Vi har fått en henvendelse fra Vegdirektoratet om å aktivisere oss i en holdningskampanje for kroppen vår. Dette er en opplysningskampanje som tar sikte på å påvirke våre holdninger til å ta hensyn til vår egen kropp.

AMU behandlet denne kampanjen på sitt møte den 11. oktober i år og det var enighet om at vi skulle aktivisere oss på dette feltet. Det vil bli gjort gjennom Vestfolder'n i 1985.

Vi vil ta for oss forskjellige situasjoner i forbindelse med det daglige arbeidet og kan nevne

følgende: Står og jobber, sitter og jobber, løfting og bæring i jobben.

Vi vil forsøke å ta noen bilder fra forskjellige situasjoner og vise både riktig og gal måte å utføre tingene på.

Vi vil få rettleiding fra bedriftshelsetjenesten om hvordan vi bør forholde oss for å unngå unødige påkjenning i det daglige arbeidet. Vi kan også i denne sammenheng nevne at vår nye bedriftslege begynner 2/1-85. Fysioterapeuten vil også komme i gang i løpet av 1. kvartal 1985.

Vi vil henstille til alle å aktivisere seg i denne holdningskampanjen og ta kontakt med Haugerød eller Gjersøe på vegkontoret hvis noen har forslag å komme med denne forbindelse.

OPPLÆRING 1985

av Anne Hov

Nå går vi inn i et nytt år med nye forventninger og nye muligheter. Dette gjelder også opplæringssiden av vår virksomhet. Ønskene og behovene for opplæring i 1985 er mange og varierte. Noe er tildels ganske ressurskrevende både hva gjelder økonomi og egeninnsats fra arrangørens/foredragsholderens og deltakernes side. Andre er lettere å få gjennomført. Felles for all opplæringsvirksomhet er at det må foreligge et reelt behov før kurs/konferanser arrangeres. Den økonomiske evne til gjennomføring av opplæringstiltakene må selvsagt vurderes.

Opplæringsplanen for 1985 foreligger nå, og er tatt inn i Vestfolder'n. Opplæringsplanen er utarbeidet på grunnlag av behovsregistreringen på avdelingen. I år er avdelingslederne oppfordret til også å trekke driftens personell mer med i registreringsarbeidet. Dette har gitt et visst utslag i typer og antall kurs, men ingen revolusjon har skjedd.

Forslaget til opplæringsplan

1985 har vært behandlet i opplæringsutvalget, i ledermøtet og i fellesmøtet, som har vedtatt planen. En viss fleksibilitet må vises slik at det kan være rom for mindre endringer hvis det skulle bli aktuelt utover i året.

EDB-opplæringen har fått høyere prioritet. Kostnadene til EDB-opplæring kan bli relativt store nå i etableringsfasen. Det er vedtatt at disse kostnadene bør kunne ses på som en del av maskininvesteringene, og fordeles forholdsvis. Svært lite av disse utgiftene er derfor tatt med i opplæringsplanen.

Opplæringstiltakene er delt inn i 6 emneområder. Dette er i hovedsak gjort for å gi en bedre oversikt over kurstyper.

Kursene omfatter både **lokale/regionale** (L/R) kurs, (gjennomføres i egen regi, eller i samarbeide med andre vegkontor), **sentrale kurs** (S), (arrangeres av Vegdirektoratet), og **eksterne kurs** (E), (som arrangeres av andre utenom vegvesenet).

STATENS VEGVESEN VESTFOLD

OPPLÆRINGSPLAN 1985

Saksbehandler:
Førsteseokr. Anne Hov,
Tlf. (033) 13 210.

INNDELING AV
EMNEOMRÅDER:

1. Ledelse og forvaltning.
2. Planlegging

3. Trafikkavvikling
4. Trafikksikkerhet

5. Miljøhensyn
6. Anleggs/vedl.h.teknikk

opplæringstiltak	gj.f. L/R/ E/S	antall dager	antall delt.	gj.f. tidsp.	avdeling	kontakt- person	antatte kostnader	ev. merknader
1. LEDELSE OG FORVALTNING								
— EDB opplæring:								
videregående opplæring	E	3	7	jan.	alle	Vaa	ca. 13 000	v/Vest Viken
grunnkurs	E	3	7	primò -85	alle	AH	ca. 4 200	v/Vest Viken
brukeropplæring micromaskin	L	15	30	vint. -84/85	vedl.h.	EA	ca. 2 000	arbeidsplassoppl.
EDB i anleggsdriften	L	5	16	vint. -84/85	anlegg	IW		
brukeropplæring	L	2-3			alle	AH		arbeidsplassoppl.
— Saksbehandlerkurs -85/86	R	7	7	vinteren -85/86	alle	AH	ca. 15 000	Telem., Busk., Vestf.
		(+71-86)						
— Mellomlederopplæring	R	3	5	jan./feb.	alle	Vaa/AH	ca. 8 000	Telem., Busk., Vestf. A-Agd.
— Oppsynsmannso pplæring								
Arbeidsledelse	R	3	6	vinter 84/85	alle	AH	ca. 8 000	Telem., Busk., Vestf. A-Agd.
Forvaltning/adm.	L	6	15	høsten	alle	AH	ca. 6 000	
— Brevkurs i personaladm.	L		9	vinter -84/85	alle	AH	ca. 2 400	brevring
— Utarbeidelse av anbuds- dokum. og entreprisepopf.	S	3	1		anlegg	GH		Vdr. Reise/opph.
— Skrivem.kurs, touch metoden	E		2		anlegg	EHa/EL	ca. 2 000	(ses i sammenh.m/EDB)
— Prosjektledelse, anlegg	E		1		anlegg	EHa	ca. 3 000	NIF (m/entrepren.)
— Ekskursjon til andre anl.	L	2x1	10	våren	anlegg	EHa/IW	ca. 2 000	
— Ledelse, RRL	L?		3-4	sommer	anlegg	EHa	ca. 1 000	oppfølging RRL
— Møteledelse	L/E	2	2-4		anlegg	EHa	ca. 3 000	1/3 Teknisk Info.
— Anleggskonferanse	L	1	24	våren	anlegg	IW	ca. 2 000	anl.best./oppsyn.
— Konfer. for grunnseksjonene	R	2	8	jan.	grunn	RO		5 fylker. Reise/opph.
— Grunnervervskonf. -85	S	3	2	våren	grunn	RO		Vdr. Reise/opph.
— Kartdagene -85	E	3	1	våren	grunn	RO	ca. 2 500	+ reise/opph.
— Utvikling av arb.rutiner ved hjelp av EDB	L/R	2	25	våren	biltils.	LØ		Reise/opph/ Studie- tur til Bergen
— Arbeidsplanlegging.	L	1	15	høst	biltils.	LØ	ca. 1 500	
— Førstehjelpskurs	L	2	20	våren	biltils.	LØ	ca. 1 200	
— Forvaltningsrett, avkjør- selsbehandling					plan	Foss		
— FAD: Prosjektarbeid	E	5	2		plan/grunn	Foss/RO		Kun reise
— FAD: Konf. om. off. info.	E	5	1		plan	Foss		Kun reise
— FAD: Systemutviklings- verktøy	E	5	1		plan	Foss		Kun reise
— FAD: Prosjektledelse	E	5	1		plan	Foss		Kun reise
— FAD: Kurs om innstillings- og tils.saker (A-kurs)	E	5	3	høsten	vedl.h/ adm.	Skj./AH		Kun reise
— FAD: Bedre beslutn. Seminar om besl.pros. i off. virks.h.	E	5	1		vedl.h.	Skj		Kun reise
— FAD: Kontordatasyst. — tekstbeh. og arkiv	E	3	2		grunn/ adm.	RO/MK		Kun reise
— FAD: Innføring i syst.utv.	E	5	1		grunn	RO		Kun reise
— FAD: Kurs om statlig anskaffelsesvirks.h.	E	5	2		adm/ anlegg	Høi/Ka		Kun reise
— FAD: Personaiforv. (B-kurs)	E	5+5	1		adm.	AW		Kun reise
— FAD: Kurs for forelesere	E	5	1		adm.	AH		Kun reise
— FAD: Kontordatasyst. administrativ databeh.	E	5	2		adm.	MK		Kun reise
— FAD: Kontorutst. — anskaffelse	E	2	1		adm.	Ka		Kun reise

opplæringstiltak	gj.f. L/R/ E/S	antall dager	antall delt.	gj.f. tidsp.	avdeling	kontakt- person	antatte kostnader	evt. merknader
— FAD: Kurs i forværelse/resepsjon og telefonfj.	E	5	2		adm/	MK		Kun reise
— FAD: Telefon- og sentr.b.tj.	E	3-4	2		adm/	MK		Kun reise
— FAD: Arkiv grunnkurs	E	5+5	1		adm.	MK		Kun reise
— FAD: Seminar om kommunikasjon og samarbeid for ledere	E	2	1		adm.	YP		Kun reise
— Arkivlederopp. arkivfj. - EDB i arkiv.	S		1		adm.	MK		Reise/opph.
— Regional regnsk.konf.	R	3	5-6	våren	adm.	Ma	ca. 5-6000	7 fylker
— Regnskapslederkonf.	S	3	1		adm.	Ma		reise/opph.
— Ekspropriasjonsrett	E	2-3	1		adm.	YP	ca. 1 800	+ reise/opph.
— Opplæring i journalistikk	E		1		adm.	H		
— Kurs. Hvordan lære opp dine medarbeidere	E	2	1		adm.	AH	ca. 1 900	+ reise/opph.
— Grunnfag EDB, 2 årig kv.sk.	E		1		adm.	Vaa		
— Planlegging og gj.f. av und.v.	E		1		adm.	AH	ca. 500	Brevkurs
— Hospitering i Vdr. (planavd.)	S				plan	Foss		reise/opph.
— Evt. NIF/NITO kurs	E				alle	avd.led.	ca. 15 000	+ reise/opph.
2. PLANLEGGING								
— Konsekvensanalyse	S/R		5		Plan	Foss		
— Arealplanlegging i veg- og trafikkpl.legging	S/R/E		1-3		Plan	Foss		
— Hovedplanlegging	S				Plan	Foss		
— Formell planprosess	L				Plan	Foss		
— Bruk av EDB i vegprosjektering	L/S	2-3	15-20		Plan	Foss		
— EDB (effektberegn., konsekvensanalyse)	S		1		plan	Foss		reise/opph.
3. TRAFIKKAVVIKLING								
— Planlegging/drift av lyssignaler	E	2-3	1		plan	FEB	ca. 1 000	+ reise/opph.
— Transportplanlegging	S				plan	Foss		Reise/opph.
4. TRAFIKKSIKKERHET								
— Ulykkesetterforskning. Lokalt oppfølgingskurs	L		6	våren	biltils.	LØ	ca. 500	
— Kriterier for førerprøve/valg av øvingsområder	L	1	8	våren	biltils.	LØ	ca. 1 000	
— Karosserirep./nye stålkv.	L	1	15	våren	biltils.	LØ	ca. 1 800	(foreleser fra STI)
— Utforming og retn.linjer vedr. fartsgr. og fysiske tilt.	S/R	1	1-2		plan	Foss		
5. MILJØHENSYN								
— Utforming av serviceanlegg og rasteplasser	S	1-2	2-3		plan	Foss		
— Kurs om løsningsmidler i maling	E	1	4	jan/feb.	anlegg	AED		kun reise. Leverandør arr, kurs.
— Arbeidsmiljøkonferanse	L	1	20	vint. -84/85	alle	Gj		
6. ANLEGG/VEDLIKEH.TEKNIKK								
— Teknisk kvalitetskontroll	S		3		vedl.h.	EA		reise/opph.
— Temadag - laboratorievirks.h.	L	1	30	april	vedl.h.	EA	ca. 1 000	samlet for drift
— Vedlikehold av maskiner	L	2	1	jan/feb.	vedl.h.	Ca		arb.plassopplæring.
— Asfaltkonferanse	R	2	6	feb./mars	vedl.h.	HR	ca. 4 000	3 fylker + entrepren.
— Asfaltkontrollør - opplæring	L	1-2	5	mars	vedl.h.	HR	ca. 1 000	eget opplegg
— Opplæring i funksjonene på malemaskin	L	2	4	jan	vedl.h.	Ca.	ca. 2 000	arb.plassopplæring
— Perfeksjonering i div. arb.opp. ved lab.	L	4	5	jan/april	vedl.h.	EA		Opplæring på lab.-analyser (ikke samlet)
— Kurs for førere av vegvalser	L				maskin	NO		Mann-til-mann-oppl.
— Kurs på kompressorer og trykkluftverktøy. Brukere og verkst. personell	L				maskin	NO		Mann-til-mann-oppl.
— Kurs i hydraulikk for verkstedpersonell	E				maskin	No		Hos leverandør
— Kurs i bremsesystem på Volvo lastebiler. Verkst.p.	E				maskin	No		Hos leverandør
— Instruksjon i kjøreteknikk m/lastebil for drivstoffbesparelse	L				maskin	NO		Mann-til-mann-oppl.
— Bruk av veghøvler	L				maskin	NO		Mann-til-mann-oppl.
— 40 t kurs for yrkesbevis	L		10-12	primo -85	maskin	No	ca. 12 500	
— Nye asfalteringsmetoder. Ekskursjon.	L	2	3	våren	vedl.	HR		kun reiseutg.

BROSTEINEN I ÅSGÅRDSTRAND FORSVINNER

Av Jan Haugerød

Det gamle brosteinsdekket på rv. 311 fra Åsgårdstrand til Kjærkrysset har i løpet av høsten blitt tatt opp. Det er vedlikeholdsområde 2 som har gjort dette i forbindelse med forsterking og oppretting av den 1,3 km lange vegstrekningen.

Brosteinsdekket på rv. 311 er et av de siste dekkene av dette slaget vi har på riksvegene her i fylket. Vedlikeholdsavdelingen ville ikke gjemme bort brosteinen under grus og asfalt når vegen skulle forsterkes og rettes opp. Derfor ble det bestemt at brosteinen skulle fjernes og tas vare på.

Arbeidene ble påbegynt i høst

ved at brosteinsdekket ble tatt opp i halve vegbredden samtidig som dårlige masser ble fjernet og erstattet med nye og bedre masser. Arbeidet ble vanskelig på grunn av stor trafikk og smal veg, men i månedsskiftet oktober/november kunne strekningen asfalteres. Da var det tatt opp ca. en halv million stein på strekningen.

Noe av brosteinen er kjørt til det nye E-18 anlegget i Sandefjord hvor den delvis skal brukes som dekke på den store rasteplassen ved Foksrød. En del stein er overtatt av Borre kommune og resten er foreløpig lagret. Vedlikeholdsavdelingen har vurdert å selge noe av brosteinen til private,



Brosteinsdekket på rv. 311 var et godt eksempel på gammel vegbyggingskunst. Dekket var lagt på en slik måte at steinene dannet et bestemt mønster.

og det kan bli aktuelt i løpet av neste sommer. Dette vil i så fall kunne bringe inn så mye penger at en vesentlig del av kostnadene på 1 mill. kroner kan bli dekket.

Legging av brosteinsdekker var svært alminnelig i de store nødsårene på 30 tallet fordi det ga arbeid til mange som ellers ikke ville hatt noen jobb. Brosteinsleggingen var også litt av en kunst da steinene ofte ble lagt i et spesielt mønster, noe som det også er gjort her.

Da vi besøkte arbeidsstedet, kom vi i prat med en av beboerne langs vegen. Det var tidligere gartner Ole J. Ekstø, og han kunne fortelle at brosteinen på vegstrekningen ble lagt i siste halvdel av 30 årene. Han mente også at tidligere statsminister Einar Gerhardsen hadde vært med på leggingen. Dette hadde vi også hørt tidligere og det var en av grunnene til at vi begynte å se nærmere på denne saken. Etter at vi senere har gjort en del undersøkelser, viser det seg at dette ikke er riktig. Einar Gerhardsen har vært med på nødsarbeid i vegvesenet, men det var i Oslo.



Arbeidet var vanskelig på grunn av at vegen var smal og det var stor trafikk.

Seminar om aksjon rus og trafikk

Av Tore Kaurin.

Som et ledd i den langsiktige holdningskampanjen Aksjon mot rus og trafikk som Statens edruskapsdirektorat er ansvarlig for, ble det arrangert et seminar om rus og trafikk den 13. november. Arrangør var Vestfold Fylkestrafikksikkerhetsutvalg. Formålet med seminaret var å informere om det sentrale opplegget for aksjonen og å gi en oversikt over hvor stort problem promillekjøringen representerer. Håpet er at seminaret skal anspore til innsats lokalt i kommuner, private organisasjoner etc. Deltagerne, ialt ca. 50, representerte de fleste kommuner, Trygg Trafikks distriktssekretærer, politiet, biltilsynet, kjøreskoler, MA, NAF, KNA og Fylkeskommunen. Seminaret ble holdt over en dag, med foredrag før lunch og gruppearbeid etterpå.



Det var Vestfold Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg som sto som arrangør av seminaret. Her orienterer formann Erland Erlandsen.

Psykolog Alf Glad fra Transportøkonomisk institutt orienterte om problemet Rus og trafikk. Fra hans

foredrag kan blant annet nevnes at:

- Ca. 210 000 kilometer kjøres med promille i Norge hver dag. Andel promillekjøring er langt større i andre europeiske land, unntatt Sverige og Finland.
- Promillekjøringen er hyppigst i helgene, og for byområder også på mandag morgen.
- Ca. 200 000 personbilførere kjører i lett beruset tilstand pr. år. av disse er ca. 80% menn.
- 10% av promilleførerne har promille på mer enn 1,5.
- Hver 3. drepte bilfører har promille.
- Hver 5. drepte motorsykkelfører har promille og hver 3. drepte mopedfører.
- Dødsrisikoen er 114 ganger større for en bilfører med promille over 0,5 enn for en edru fører. Med promille



Tidligere gartner Ole J. Ekstø som her slår av en prat med Tor Kristiansen, kunne fortelle at brosteinsdekket her ble lagt på slutten av 30 tallet. Han trodde også at tidligere statsminister Einar Gerhardsen hadde vært med å legge brosteinen.

Forts. neste s. —

Seminar om ...

Forts. fra s. 15 —

over 1,5 er dødsrisikoen 1000 ganger større.

— Samme mengde alkohol-konsum kan gi svært forskjellig promille hos forskjellige personer, hensyn tatt til vekt. Hvor ført promillen faller er også forskjellig fra person til person, og er heller ikke lik for en og samme person.

En analyse av noe over 1000 promillesaker viste at:

- 26% hadde promille på 2,0 eller høyere.
- 80% hadde mer enn 1,0 eller høyere.
- Halvparten av de dømte var 25 år eller yngre.

Ut fra de tall som ble presentert, er det grunn til å anta at det daglig kjører ca. 100 bilførere med promille på et vilkårlig punkt på E-18. Til/fra Tønsberg by betyr tallene at det daglig kjøres 150-180 bilturer med promille.

Førstekonsulent Egil Østvik i Samferdselsdepartementet redegjorde for materiellet som er utarbeidet på sentralt hold (av Edruskapsdirektoratet). Materiellet

er tenkt brukt lokalt til ulike arrangementer, og kan fås fra Edruskapsdirektoratet og består blant annet av 2 forskjellige video-filmer, musikk-kassett, diverse plakater og trykksaker om blant annet «promillekjøring og promilletrafikanter», «flasker og hjul».

Fra vegkontoret informerte overingeniør Øystein Ludvigsen om trafikksikkerhetsarbeidet i fylket og pekte særlig på de samarbeidspartnere som er aktuelle i denne aksjonen, spesielt biltilsynet og trafikksikkerhetsutvalget.

Foruten mange gode ideer til lokale arrangementer som et ledd i aksjonen, ble det fra mange uttrykt en viss oppgitthet over tidspektivet. Mange mente at opplegget fra sentralt hold burde vært klart mye tidligere, slik at man kunne få bedre tid til å planlegge lokale tiltak.

Ut fra diskusjonen var det likevel tydelig at deltagerne var innstilt på å gjøre det best mulig ut av situasjonen. Fylkestrafikksikkerhetsutvalget vil være bindeledd mellom det lokale og sentrale aksjonsapparat og er innstilt på å stille våre ressurser til rådighet så langt dette er mulig.

Vitsestafetten



Denne gangen er det Bjarne Veums tur til å presentere vitsen. Han ble utfordret av Oddvar Bakken og har sporty tatt i mot utfordringen. Her er hans bidrag:

Det var en gårdsgutt som spurte bonden om å få låne ei lykt. Bonden ville gjerne vite hva han skulle med lykta. Jo, jeg skal til jentene, sa gutten.

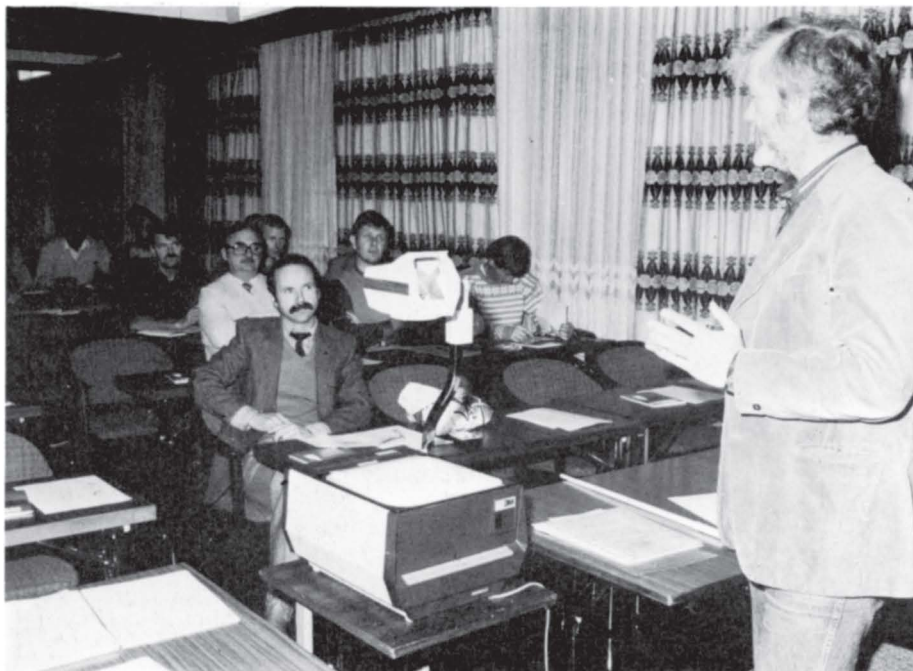
Det brukte vi aldri i våre dager, sa bonden. Nei, sa gårdsgutten, men så kan du bare gå på kjøkkenet så ser du resultatet også.

Og så var det gutten og jenta som sto på brygga og spilte seg i vannet.

Jenta falt i tanker og sier plutselig til gutten: «Tror du på noe liv etter dette?»

Å nei da, sa gutten, så forsiktig som jeg var.

Bjarne Veum utfordrer Torleif Henninen til neste gang.



Psykolog Alf Glad trakk fram en rekke interessante og skremmende tall i forbindelse med alkohol og bilkjøring.

DETALJPLAN FEIRET MED BLØTKAKE

Av Jan Haugerød



Steinar Aspen (til venstre) og Trygve Larsen viser stolt fram bløtkaken som var spesielt pyntet for å markere begivenheten.

Onsdag 17. oktober var en stor dag på planavdelingen. Da var møterommet i 7. etasje pyntet for å feire en stor begivenhet. Og det var at arbeidene med detaljplanen for ny E-18 i Sem på parsellen Fyllpå-Aulerød var avsluttet. Dette er den største detaljplanen som avdelingen hittil har utført uten at konsulenthjelp har vært brukt.

Arbeidet med detaljplanen startet i fjor høst like etter at Stortingsvedtaket om linjevalg for ny E-18 forelå. Under planarbeidet har avdelingen hatt et nært samarbeid med berørte grunneiere og offentlige etater. Dette har resultert i at en rekke problemer har blitt løst under planleggingens gang, og da planen ble lagt ut til offentlig ettersyn var det en godt gjennomarbeidet plan som ble lagt fram.

Anleggsavdelingen har også

vært trukket inn i forbindelse med anleggstekniske spørsmål.



Det smakte godt. . . . Også plansjefen fikk sin del av kaka.

Kun i forbindelse med bruprojektene, vann- og avløpstekniske spørsmål og landskapsmessige tiltak har det vært brukt konsulenthjelp.

Det har vært en stor og tidkrevende oppgave å komme gjennom dette planleggingsarbeidet, og det var en selvfølge at avslutningen måtte markeres spesielt. Bløtkake ble bestilt og kaffe kokt, og så var det å feire det hittil største detaljplanarbeidet som er utført på planavdelingen.

Også skrivestua har hatt et omfattende skrivearbeide i forbindelse med planen, og jentene her var selvsagt innbudt til feiringen.

Feiringen var ikke bare en markering av at planarbeidet var avsluttet, men også at den var lagt ut til offentlig ettersyn, for det også skjedde 17. oktober.

Driftskonferanse 20.-21. november

Av Per Härter

— **Kostnaden med denne konferansen utgjør ca. 1/2 ‰ av våre totale driftsmidler. Til tross for at vi ikke får bygget eller vedlikeholdt en eneste meter veg mens vi, ialt 75 personer, oppholder oss her på Grand, har vi klar tillit til at denne konferansen skal resultere i en reell effektivitets- og produktivitetsøkning. En produktivitetsøkning på 1-2 ‰ betyr en vesentlig innsparing for etaten. En forbedring av effektiviteten er selvfølgelig vårt klare mål med denne «treffene», sa vegsjef Johan Lopperød som åpnet Driftskonferansen 1984 på Grand Hotel i Larvik, 20.-21. november.**

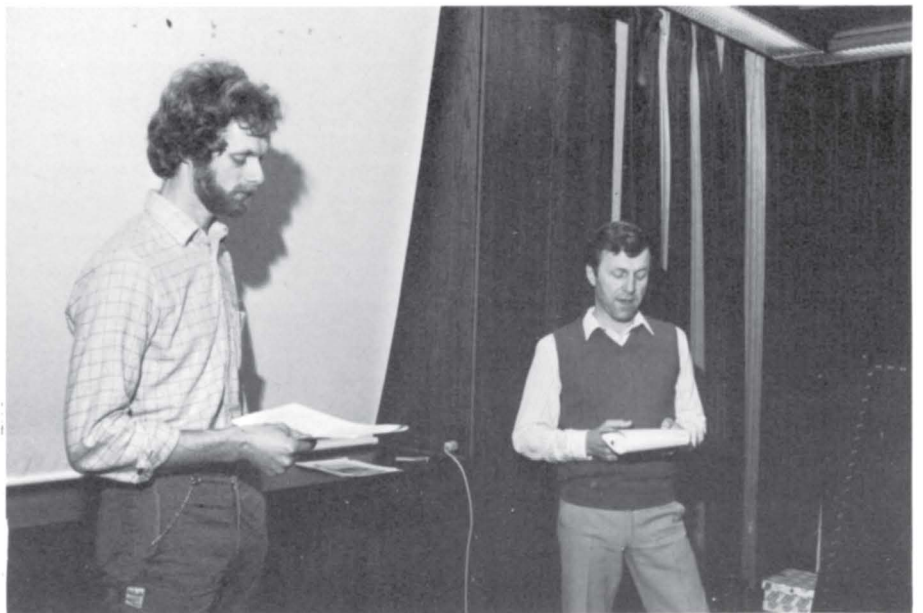
Ialt 75 personer fra alle avdelinger ved vegkontoret var tilstede på konferansen som gikk over to dager og hadde et meget innholdsrikt program. Første dag var satt av til generelle informasjonen som Hovedavtalen for ansatte i staten, særavtaler og lokale forhandlinger. Arbeidstidsordningen, bemanningsplanlegging og lederrollen var også aktuelle temaer første dagen. Intensjonen med denne gjennomgangen var først og fremst å gi lederene på de forskjellige nivåer kjennskap til hvor de kan finne mer utfyllende kunnskaper om avtaleverket, den enkeltes plikter og krav og definisjoner av ansvarsområder.

— Vi skal starte med symbolikk, sa Andreas Setsaa da han innledet sitt innlegg om lederrollen, med to symboler, det ene å kaste jakka, det andre å brette opp skjorteermene, og lot handling følge ord. — Det er ikke lett å være leder i dagens samfunn, med raske endringer, nye krav og plikter og et stadig større krav til spesialisering. Men, om lederrollen er vanskelig er den imidlertid ikke håpløs, mente han. Lederrollen utkrystalliseres

og defineres idag mer som eget fag i vegvesenet. Setsaa berørte i sitt innlegg flere sider ved lederrolle, både på godt og vondt, og «la på bordet» flere momenter som bør prege en god leder.

Første dag var det også satt av tid til to innlegg fra NAFs representanter som deltok for første gang på driftskonferansen. Hans Th.

Kittilsen mente i sitt innlegg at første dag i for stor grad bar preg av generell informasjon om sider ved avtaleverket, som etter NAFs mening burde vært kjent og som man kunne lese seg til. — Etter vår mening burde man i større grad fokusert på konkrete samarbeidsproblemer og ideer for å bedre effektiviteten, mente Kittilsen, som



Kåre Holtung og Hans Th. Kittilsen framførte et engasjerende og interessant rollespill om «ledere i vårt hierarki».



De forskjellige avdelingene ble behørig presentert på konferansen. Her forteller vedlikeholdssjef Nils I. Skjevik om sin avdeling.

satte tingene sterkt på spissen. Han fokuserte blant annet på det han kalte mangel på «bruk av etatens kommunikasjonsnett». — Den uproduktive kjøring vi ofte ser, kan umulig tjene etaten, påsto han. — Dette forhold at etaten kan presse prisene på tjenester fra de private, kan etter vår mening ikke være riktig da dette resulterer i en for sterk reduksjon av egen drift. Dette forholdet tapper etaten for ressurser og know-how.

Konferansen fikk også være vidner til Kittilsen og Kåre Holtungs debut som skuespillere i et harse-lerende rollespill der de tok for seg uttalelser og situasjoner som «ledere i vårt hierarki» har stått for, ifølge de to. Med klar adresse og brodd fikk de allikevel fram latteren. En forløsende latter etter meget sterke innlegg.

Kvelden var satt av til sosialt samvær, men bar i stor grad preg av dagens temaer og «fagpraten» gikk livlig rundt bordene.

Driftskonferansens andre dag var i sin helhet viet fag og ble innledet med en informasjon om de enkelte driftsavdelingene av avdelingenes ledere. Temaer som plan-systemer, kjøp av varer og tjenester, anbud eller tilbud, rekvisisjons-systemet og grensemerker/fastmerker og ferdigvegkart sto på programmet. Under temaet kjøp av varer og tjenester, anbud eller tilbud, redegjorde Leif Blomdal for om hvordan man skal forholde seg ved kjøp av varer eller ytelser. Han tok også for seg dette med anbud eller tilbud og ga en klar juridisk definisjon av forskjellen på disse to begrepene. Det var tydeligvis noe uklarhet rundt disse to begrepene, og som på denne måten ble avklart.

Det var etter Svein Skadals mening også nødvendig å presisere nødvendigheten av å bruke rekvisisjoner og at de fylles ut riktig. Riktig bruk av rekvisisjoner letter arbeidet betraktelig for regnskapsavdelingen, ikke minst gjelder



I pausene ble det også tid til diskusjoner rundt bordene.

dette ved ferie der det ofte kan hope seg opp fakturaer fordi rette vedkommende til attestasjon er på ferie. Hjelp oss å unngå problemer, bruk rekvisisjoner, var Skadals melding til konferansen.

Kantslåmaskinene har en enorm appetitt på grense- og fastmerker, bemerket Jan Erik Gravningen i sitt innlegg. — Det er svært arbeidskrevende å sette de ut, og det kan faktisk gå med flere dager for å

sette ut noen ganske få merker.

Under oppsummeringen bemerket Setsaa at det i løpet av konferansen var blitt så mange inntrykk at han gjerne ville ha den litt på avstand før han mer analytisk kunne vurdere helheten. — Et er iallefall klart, konkluderte Setsaa. Jeg anser verdien av slike konferanser såpass stor at jeg uten å gi noe løfte, tror at vi kommer tilbake til samlinger som dette.

DATAPROGRAM

Et hjelpemiddel i kampen mot helgeulykkene

Kampen mot utforkjøringsulykkene blir nå trappet ytterligere opp. Avdelingsdirektør Stein Fykse, Vegdirektoratets planavdeling, opplyser at Statens vegvesen har fått utarbeidet et dataprogram som raskt og enkelt kan plukke ut overraskende krappe og farlige kurver på riksvegnettet.

— Vi setter store forhåpninger til dette programmet. Sammen med de video-opptak av vegnettet som Statens vegvesen har, og det ulykkesdataregisteret som er under utbygging, vil vegvesenet langt raskere enn

tidligere identifisere farlige ulykkesstrekninger. Dette betyr igjen at tiltak også hurtigere kan bli satt ut i livet, sier avdelingsdirektør Stein Fykse.

Omkring 50 prosent av dødsulykkene på norske veger er utforkjøringsulykker eller møteulykker, uten forbikjøring. Vel halvparten av dem skjer i kurver.

— Likevel er det få kurver som umiddelbart peker seg ut som farlige, bare gjennom ulykkesdata. Det er her dataprogrammets store fordel kommer inn.

— Ved utbedring av slike spesielt overraskende kurver, vil Statens vegvesen også kunne påvirke helgeulykkene. Det er i stor grad utforkjøringsulykker i kurver, understreker Fykse. Dataprogrammet er utarbeidet av Transportøkonomisk institutt.

EN DEBUTANTS INNTRYKK FRA HALLINGKASTET 1984

Etter å ha hørt forlokkende gjetord om dette høstens sprekkeste (og festligste) eventyr i flere år, tillot omstendighetene (og familien) meg i år omsider å oppleve «eventyret» bokstavelig talt på kroppen.

Noen timers biltur i flotte høstfarger, avbrutt av en kafferast blant øldrikkende HV-folk på en overfylt kafé på Noresund, brakte oss til åstedet for turneringen i god tid før vi skulle i ilden. Vi gutta hadde fått den tvilsomme fornøyelse å møte fjorårsvinnerne Telemark samt Vegdirektoratet i innledende runde. Jentut'n skulle til pers mot Sogn og Fjordane og Sør-Trøndelag, noe som ga litt større håp om avansement enn for gutta.

Og antakelsene slo til: Herrelaget røk 6-13 for Telemark i første kamp mens damelaget triumferte med 4-3 over Sogn og Fjordane.

Dermed var fredagens sportslige avdeling overstått og vi kunne ofre oss fullt og helt for mer sosiale aktiviteter. Jeg ser ingen grunn til å gå i detalj om kveldens mange

viderverdigheter annet enn å slå fast at enkelte nok ofret seg mer for de sosiale aktivitetene enn andre.

Dette ga seg unektelig det utslag at lagene stilte noe redusert til lørdagens grytidlige kamper, kl. 09.00 for jentene og kl. 10.00 for guttene. For de sistnevnte var det snakk om et kvalitativt såvel som et kvantitativt redusert lag da enkelte fant det ovennevnte kamp-tidspunktet lite forenlig med sin almentilstand på det tidspunktet. Men, spillerkvoten ble oppfylt takket være sporty innstilling fra vår tallrike supporterbenk (6 stk.) og vi gikk til lørdagens dyster med etter omstendighetene, friskt mot.

Jentene tillot seg å «flyte på» fredagens seier og tapte 0-6 for Sør-Trøndelag. Dette spilte imidlertid ingen rolle da semifinalen allikevel var sikret.

Gutta åpnet sterkt mot Vegdirektoratet og trodde nok på et tidlig tidspunkt at seieren var «i boks», men noe dalende motivasjon og konsentrasjon gjorde at vi glapp

6-8 for våre kollegaer fra moderhuset i Oslo.

Om vår innsats er det ellers å si at vi ganske tidlig innså at vi ikke kunne bli noen sterk kandidat til fair play-pokalen som våre jenter erobret ifjor. Enkelte, uten at jeg vil nevne praktikantens navn, bidro mer enn andre til at dette ble tilfelle, men vi var da flere om å medvirke til at antall minutter på utvisningsbenken ble påtakelig høyt.

Jentene hadde imidlertid fortsatt muligheten til å oppnå heder og ære, selv om motstanderen Vegdirektoratet (vinner i 1982) virket sterke på papiret. Det var de dessverre også på banen der de var ubeskjedne nok til å slå oss 6-1.

Det var likevel en trøst at Vegdirektoratet i damefinalen slo Sør-Trøndelag hele 6-0. I herrefinalen var det, noe overraskende, Vest-Agder og Sør-Trøndelag som møttes med det resultat at førstnevnte vant 10-7, Sør-Trøndelag nådde med andre ord begge finalene, men uten å få med seg noe seierstrofé hjem (det var unektelig litt tungt å ha sterke trønderske røtter akkurat da).

Alle nederlag ble imidlertid raskt glemt da det igjen var tid for sosialt samkvem, denne gang i mer formelle former, dvs. lørdagens festbankett. Taler, mer eller mindre gode historier og premieutdeling gikk unna på løpende bånd før det var dans og spell til langt på natt. At det var lagt opp til sen frokost, såkalt brunch, dagen derpå, passet nok mange ganske godt.

Nå har jeg selvsagt ikke kunnet gå i detalj om alle de gullkorn og episoder som alltid gjør denne Gol-turen til en minnerik begivenhet. Jeg har f.eks. ikke fortalt om våre to oppmenns store problemer med å få til en saklig diskusjon blant 25 feststemte mennesker inne på et lite dobbeltrom fredag kveld, ei heller om de som på tilbaketuren søndag nesten bidro til å oppfylle fellingskvoten til et eller annet jaktlag i Hallingdal (elgen



Nesten hele spillestallen pluss to supportere samlet før alvoret startet.

Gjørv har fylt 90 år

Tidligere overingeniør ved vegkontoret Ole Audun Gjørv fylte 90 år fredag 26. oktober. Gjørv ble pensjonist i 1962 etter å ha vært ved vegkontoret siden 1958. Før den tid hadde han også vært ved vegvesenet i Vestfold, og det var i 30 åra. Vi kan også tilføye at Gjørv arbeidet ved vegkontoret

som pensjonist i en tid etter at han gikk av med pensjon. Gjørv er således en kjent person blant de av våre ansatte som har vært i etaten lenge.

På 90 års dagen fikk han besøk av vegsjef Lepperød og adm. sjef Blomdal som overrakte en blomsterbukett med hilsen fra etaten.

Vestfolder'n vil også være med å gratulere jubilaranten.



Vegsjef Lepperød og tidligere overingeniør Gjørv i ivrig samtale hjemme hos Gjørv på hans 90 års dag.

Refleks like viktig som bilbelter

Ville du kjørt bil i mørke uten lys? Nepp. Men mange fotgjengere ferdes i mørke uten muligheter til å bli sett før bilen er **for** nær. Med refleks blir du sett i en avstand av 130-140 meter dersom bilen kjører med fjernlys. Fotgjengere som bruker refleks dukker sjelden opp på sykehuset i forbindelse med ulykker. Ved en omfattende undersøkelse som er gjort på regionsykehuset i Trondheim hadde bare 13% av de skadede fotgjengere som ble bragt dit refleks.

Bruk gjerne to refleksbrikker på ytterklærne — en på hver side. Mange ulykker skjer ved kryssing av veg, og derfor er det viktig å bli sett fra begge sider. Refleksbånd til å sy på klærne er også virkningsfullt. Det viktigste er å bli sett. Du ville ikke kjørt bil uten lys i mørke? Da skal du også ferdes med «lysene» på til fots. La refleksen bli like selvfølgelig som bilbeltet !

unnslett såvidt). Slike innslag må oppleves for å gi fullt utbytte!

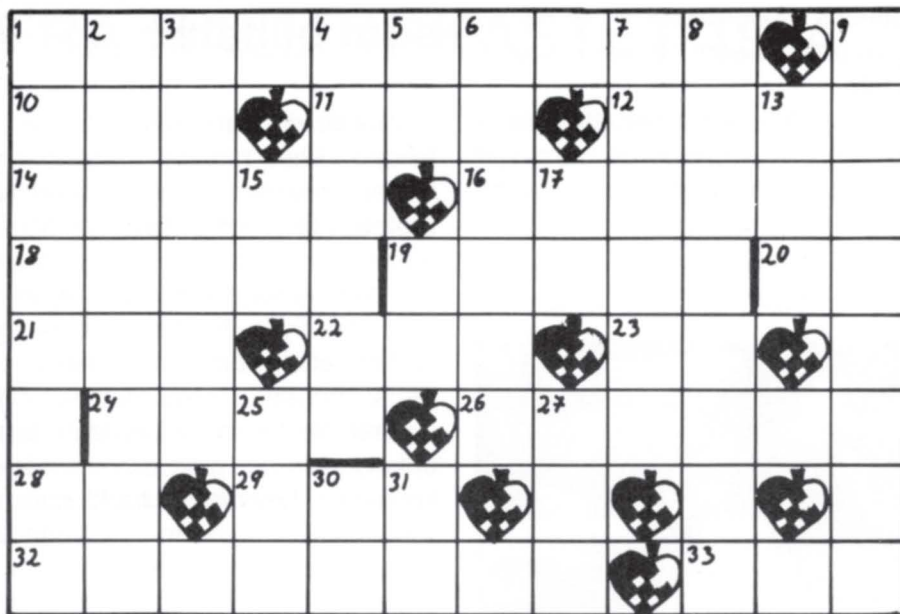
Det er derfor jeg anbefaler alle og enhver om å slutte opp om kommende års Hallingkast. Hvis noen har fått det inntrykk at dette er mye fest og fyll og lite håndball må jeg bare beklage de vrangforestillinger jeg i såfall har forårsaket med denne reportasjen. Hallingkastet er nemlig et godt bevis på at det går an å ha voksen morro i sømmelige former og det er faktisk alvorlig ment!

Og til de som tror at Hallingkastet kun er noe for mer eller mindre håndballspillende deltakere, vil jeg si at de tar grundig feil. Det er vel så store muligheter for godt utbytte av denne turen om man deltar bare som såkalt supporter. Bare spør Kittelsen! **Ludvigsen.**



Typisk situasjon for damelaget: Hele laget i forsvar!

JULEKRYSSORD



Vår kryssordforfatter gir seg ikke. Denne gangen presenterer vi en julenøtt som kan gi litt avkobling mellom ribbe og annet julegodt. Løsningen må vi ha inn til redaksjonen innen utgangen av januar. Husk å merke konvolutten med «Kryssord».

Jubileumskryssordet fikk stor deltagelse og vi har trukket ut følgende vinnere: Tor Anton Gran, Andebu, og Arne E. Dahl, vegkontoret. Vi gratulerer! Konfekten er sendt.

VANNRETT:

1. Holder du i hånden
10. Stater

Løsning jubileumskryssord



11. Forlatt
12. Robbe
14. Utladningen
16. Hannbien
18. Navn
19. Vimpel
20. Sjarm
21. Utfarstområde
22. Små kvanta
23. Like
24. Ei (dialekt)
26. Skuespiller
28. Massebetegnelse
29. Bydel
32. Flyplass
33. Vekst

LODDRETT:

1. Julefenomen
2. Sees ikke
3. Riket
4. Redskapene
5. Preposisjon (dansk)
6. Del av en sammenslutning
7. Følsom
8. Plasserer
9. Konsentrere
13. Svarord
15. Eksisterer
17. Morene
19. Kunstner
25. Retningssystem
27. Mas
30. Tillat
31. I stykker

KJÆRE MEDARBEIDERE OG VENNER

Marit Pettersen har siden 1963 vært en av våre trofaste medarbeidere på administrasjonsseksjonen. For vel ett år siden ble hun alvorlig syk, og mandag 26. november kom det sørgelige budskapet at hun var gått bort.

Fra sykesengen på Vestfold Sentralsykehus sendte Marit et brev til oss for bare et par måneder siden. Dette brevet vil vi gjerne gjengi her i Vestfolder'n. Det var også Marits ønske. Brevet lyder:

Kjære medarbeidere og venner!

Hjertelig takk for trofast oppfølging! Det betyr kolossalt. Nå er det flere år siden jeg arbeidet sammen med dere, og det er som jeg er en av dere ennå. Flere har sluttet — og nye er kommet til, men det er som vi hører sammen, har et eget fellesskap. Og det består ikke bare i at vi har arbeidet sammen, men i dette at vi er mennesker på godt og ondt, at vi kan glede oss sammen, tilgi hverandre, bære over med hverandres feiltrinn, være glad i hverandre.

Jeg har aldri vært noen skreddersydd, fullkommen kontordame, og jeg ville vel aldri blitt det om jeg hadde lagt meg aldri så meget i selen. Men takk for at dere har godtatt meg som jeg er og gitt meg tillit og oppmuntring (og opprykk!). Ingen ting er en selvfølge og min egen fortjeneste.

Selv har jeg fått krefter fra høyeste hold til å bære gode og onde dager. Og jeg vil ønske for hver enkelt av dere at dere kunne få del i den kraften. Så vi kan leve etter denne sangen: «Hver dag er en sjelden gave, en skinnende mulighet».

Hilsen Marit

NEI

eller: Hjertesukk fra et frustrert nei-menneske

*Et lite ord i vårt vokabular,
men akk så negativt,
så lett å si,
men så tungt å få
som svar fra et byråkrati.*

*Tungt er det også å være den
som slike svar må gi,
når man heller har lyst til å prøve seg på
litt publikumsfrieri.*

*En bønn om et skilt eller sykkelveg
må stadig besvares med nei,
en drøm om et hus
med ny avkjørsel
har lett for å falle i grus.*

*Men når kommunale politikere
vil ha lavere fartsgrense,
kan man ofte bli fristet til å svare slik:
«nei, det må bli over mitt lik.»*

*Dog må man dempe sitt temperament,
vi er jo årets service-etat.
Selv om det stundom er vanskelig
alltid å måtte opptre lojalt.*

*Når man så, etter disse frustrasjoner,
blir spurt om man annen jobb vil ha,
er det da rart man ikke nøler med
å svare et ubetinget — ja?*

Ludvig.

Personallytt

60 ÅR

Thorbjørn Berg, 27. desember.

Jens Karlsen, 1. januar.

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

VI ØNSKER VELKOMMEN

Inger Lise Eriksen vikar som rengjøringsassistent på Ås.

ENDRINGER I ARBEIDS-OMRÅDER/TILSETTINGER

Marit Wroldsen Dahl har flyttet fra fellestjenestene til regnskapsseksjonen fra 1/12.

Alkohol medvirkende årsak i ca. 6 prosent av trafikkulykkene i Vestfold.

I fireårsperioden 1980-83 er det konstatert mistanke om alkoholpåvirkning i ca. 6% av personskadeulykkene i Vestfold. Blant bilførere innblandet i trafikkuhell er ca. 10% promillemistenkte. Blant fotgjengerer innblandet i uhell er tilsvarende tall 14%. For mopedister og motorsyklister er tallene atskillige lavere.

Promillekjøring mest utbredt i aldersgruppen 25-40 år

I aldersgruppen 25-40 år er 15% av de som er innblandet i trafikkuhykker påvirket av alkohol. Tallene gjelder for Vestfold i perioden 1980-83. Tilsvarende tall for aldersgruppen 19-24 år er 13%, mens bare i ca. 2% av personskadeulykkene i aldersgruppen over 66 år er det promillemistanke.

Vegas styre og oppmenn i 1985

Vega avholdt sitt årsmøte 14. november og styret fikk følgende sammensetning:

Formann: Reidar Jørgensen.
Nestformann: Wenche Bjune.
Sekretær: Anne Mai Presthaug.
Kasserer: Rolf Mathisen. Styremedlem: Gunnar Eriksen, 1. varmann: Anne Hov. 2. varmann: Torild Gundersen. Revisorer: Norma Enes/Ole Johan Lauvstad. Varamann (revisor): Jan Hauge-rød. Valgkomité: Per Arne Nilsen/Vigdis T. Knudsen.

Følgende oppmenn ble valgt:

Håndball damer: Wenche Bjune/Hege Willson. Håndball herrer: Lars Øygaard. Fotball: Stein Linnestad/Gunnar Arnesen. Skiutvalg: Reidar Olsen/Ketil Lehn. Trimleder: Reidar Jørgensen. Idrettsmerkeutvalg: Per Vaadal. Skyteutvalg: Gunnar Eriksen/Kjell Kval. Sykkeluarvalg: Anne Mai Presthaug. Løpsutvalg: Øystein M. Ludvigsen.

Dette dreier seg om fart og fartsgrenser. . .

Visste du at:

- § 22 i trafikklovreglene sier at du alltid, også på glatt føre, skal kunne stanse på tredjedelen av den vegstrekningen som du har full oversikt over.

Dette betyr at:

- du må sette ned farten f.eks. før skarpe svinger og ved føreforhold der du bør vite at bremselengden er større enn ved tørr asfalt.

