

Årets  
service-etat  
1984



# Vestfolder'n

Nr. 1 — 1985



## Vestfolder'n

Bedriftsavis for  
Statens vegvesen  
Vestfold

NR. 1 FEBRUAR 1985

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
Mål og rammer for 1985 .....	3
Brannvesenet styrer trafikklys .....	6
Organisasjonsarbeid i vedlikeholdsavd. ....	7
Juleavslutninger 1984 .....	8
Gravemaskinkjempe på ny E-18 .....	10
Bedriftshelsetjenesten i gang .....	11
Fra tidligere dager .....	12
Vollen gjorde jobben .....	13
Velferdskomiteen informerer om hyttene .....	14
Erstatningskrav i 1984 .....	14
Vitsetafetten .....	15
Avskjedslag for nye pensjonister .....	16
Sykefraværet for 1. - 3. kvartal 1984 .....	17
Kommentarutgave til vegloven .....	18
Test deg selv .....	19

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

*Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.*

**FORSIDEBILDE:**

*Det er ikke slutt på servicen i vegvesenet selv om vi ikke lenger er årets service-etat. Her fjerner Hege Willson skiltet på vegkontoret første arbeidsdagen etter nyttår.*

# MÅL OG RAMMER FOR VIRKSOMHETEN I 1985

Vi har gått inn i et nytt år som vil gi oss mange og store utfordringer. Kort oppsummert har vi følgende siktemål for virksomheten samlet:

- Redusere antall trafikkulykker
- Bevare vegkapitalen
- Bedre framkomligheten
- Bedre miljøet
- Bedre servicen

Alle tiltak vi setter iverk har ett eller flere av disse elementene innebygd. Det gjelder også tiltak overfor trafikant og kjøretøy.

For å redusere antall ulykker vil vi i 1985, i fortsatt godt samarbeide med politiet og skoleverket, særlig satse på å bedre adferden i trafikken og å få bort ulykkespunktene. Vårt mål er i 1985 å komme under 340 registrerte personska-deulykker.

På vedlikeholdssiden er det fortsatt viktig å bevare den kapitalen som er lagt ned i vegnettet. Fornying av dekker og grøfting er viktige elementer i dette arbeidet. Også i 1985 må vi regne med telerestriksjoner i teleløsningsperioden. Omfanget av restriksjonene vil bli av omtrent samme omfang som i fjor (ca. 15 % på riksvegnettet og ca. 42 % på fylkesvegene). Vi vil bestrebe oss på å få restriksjonsperioden så kort som mulig. For øvrig er 10 tonns vinterakseltrykk innført på 105 km av riksvegnettet og 86 km av fylkesvegnettet. Vi regner dessuten med at vi i løpet av året kan heve akseltrykket til 10 tonn med telerestriksjoner på ca. 40 km av riks- og fylkesvegnettet.

Når det gjelder framkomligheten, er det først og fremst trafikkavvikling på E 18 sommerstid som er viktig. I samarbeide med politiet og

trafikanterne vil vi prøve å få til en så smidig trafikkavvikling som mulig. Vi vil bl.a. satse på god informasjon til trafikantene og regner som vanlig med godt samarbeide med massemedia. I den grad det er mulig, vil vi unngå anleggs- og vedlikeholdsarbeider langs E 18 i feriemånedene.

For å bedre miljøet på og langs vegene, er det lite vi kan få gjort i 1985. Ved nyanlegg er nødvendig støyskjerming tatt med i planene. I alt ca. 900 m. Vi har forøvrig ingen tiltak som sikter spesielt mot å redusere støy og gassutslipp fra kjøretøyene.

Når det gjelder service overfor trafikantene, har vi under bygging et større rasteplassområde på Foksrød ved den nye parsellen av E 18 i Sandefjord. Veiene blir åpnet for trafikk i oktober 1986. Vi bygde i fjor 14 busslommer, 2 snuplasser og monterte 9 leskur hvorav 2 var innkjøpt av velforeninger og 2 av rutebilene Farmand. Vi har en del restarbeider som skal gjøres i år, men for øvrig ikke midler til noe nytt i 1985.

Vi vil i 1985 arbeide videre med sikte på å bedre vår service overfor publikum og forvaltning. Vi er i den forbindelse avhengig av et godt samarbeide med de politiske organisasjonene i fylket og i kommunene.

## Personell

Ved årets begynnelse var vi tilsammen 325 tilsatte ved vegvesenet i Vestfold. De ansatte i driften utgjorde 150 tjenestemenn og det er en nedgang på 70 siden ansettelsesstoppen ble innført i 1978. Vi må regne med en fortsatt nedgang i løpet av året fordi vi ikke vil få anledning til å tilsette nye folk etter de som går av med pensjon.

Ved vegkontoret og i biltilsynet

har antall stillinger vært stabilt de siste årene. I år må vi imidlertid regne med å redusere bemanningen ved vegkontoret med en stilling. Dette vil skje ved naturlig avgang. I biltilsynet derimot vil bemanningen bli beholdt uforandret.

## Bevilgninger

I 1985 disponerer vi følgende i mill. kr. (Tallene i parentes viser tilsvarende bevilgninger for henholdsvis 1984 og 1983), alt i 1985-kr.:

Adm. varer/tjenester	6,6	( 6,9- 6,8)
Planlegging	4,0	( 4,8- 3,7)
Riksvegvedlikehold	68,7	(72,6-69,7)
Riksveganlegg	65,8	(71,3-92,0)
Fylkesvegvedlikehold	27,5	(24,7-24,7)
Fylkesveganlegg	0	( 1,3- 1,3)
Driftsbygninger	4,1	( 4,2- 1,4)
Maskinanskaffelser	5,3	( 5,8- 7,2)

Når det gjelder virksomheten innenfor de enkelte avdelinger, vil disse hver for seg presentere noen av sine viktigste arbeidsoppgaver.

## ADM./ØK.-AVDELINGEN

Vi regner med en økning i arbeidsoppgavene innen vegadministrasjonen. Samtidig stilles krav om reduksjon av bemanningen og bevilgningen til administrasjon går ned.

Vi må derfor konsentrere oppmerksomheten på bruk av EDB, opplæring, motivasjons- og trivselstiltak som viktige virkemidler. Det samme gjelder andre effektiviseringstiltak.

## Organisasjonsutvikling:

I 1985 vil vi prioritere følgende arbeider:

- Utvikle bemanningsplaner til et

Forts. neste side —

bedre informasjons- og styringsverktøy.

- utforme en forprosjekt-rapport for mottak av EDB-minimaskin.
- utarbeide forslag til organisasjonstilpassing for adm.-/øk.-avdelingen.

#### **Bedriftshelsetjenesten:**

Fra 1. januar d.å. er det etablert en ny bedriftslegeordning, felles med endel andre statsetater på fylkesplanet. Ordningen forutsetter at en lege, to bedriftssykepleiere og en fysioterapeut skal være ansatt i heltidsstillinger.

Alle ansatte blir nå innkalt til helseundersøkelse. Senere vil hyppighet av innkalling variere med alder. Dessuten vil helsepersonalet foreta befaringer i driften.

En hovedmålsetting for bedriftshelsetjenesten er å drive forebyggende helsearbeide i arbeidsmiljøet.

#### **Opplæring:**

Opplæringsplanen er oppgitt i detalj i Vestfolder'n nr. 6/1984. Bevilningssituasjonen for 1985 er ennå ikke avklart. Det er usikkert om vi får tilstrekkelige midler til å gjennomføre planen i sin helhet.

#### **VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN**

Rammen for Vestfold til riksveger i 1985 er 68,7 mill. kr. Dette

innebærer en økning i tråd med landsgjennomsnittet.

Bevilgningen gir oss mulighet til å opprettholde god vedlikeholdsstandard på riksvegene.

Vel  $\frac{3}{4}$  av bevilgningen går til det ordinære vedlikehold. Herav går ca. 20 mill. kr. til dekkefornyelse.

Vi bruker vel 4 mill. kr. til planlegging og registrering og nesten 5 mill. kr. til utbedringer, grøfting og forsterkning. Vi vil i 1985 konsentrere oss om riksveg 35, 308, 303 og 304. Vi er i gang på riksveg 312 og regner med 10 tonns akseltrykk til Andebu i løpet av 1985. Vi er også i gang med riksveg 305 fra Sandefjord og håper å ha den ferdig i 1986. Tilsvarende vil riksveg 315 være forsterket til 10 tonn senest 1986. I tilknytning til den systematiske reasfaltering (p.g.a. sporslitasje o.l.) utføres utbedringer av telehiv og forsterkninger slik at vegene reelt tåler de 10 tonns akseltrykk de er godkjent for, eller at de kan skrives opp til 10 tonn.

Det vil i det kommende året bli arbeidet videre med vinterstanden både ved registrering og sterkere innsats med høvlene.

Gjennom asfaltprogrammet og utbedringer og forsterkninger i den forbindelse, legges det store beløp

i kapitalbevaring og i å bedre fremkommeligheten. Dekkefornyingen er også viktig for trafikk-sikkerheten og fremkommeligheten. Dekkefornyingen er også viktig for trafikksikkerheten. Høy beredskap og innsats på E 18 er prioritert m.h.t. trafikksikkerheten og fremkommeligheten.

Det vil bli arbeidet for å differensiere standarden — de viktigste vegene skal prioriteres høyest.

Til vedlikehold av fylkesveger i 1985 er budsjettforslaget ca. 20,5 mill. kr., (vedlikeholdet i landdistr.) som omtrent tilsvarer 1984-bevilgningen.

Vi må fortsatt håpe på værgudenes hjelp og ellers være svært nøkterne med det løpende vedlikeholdet. Det er en stor utfordring å få endene til noenlunde å møtes med denne bevilgningsrammen.

Dekkefornyingsprogrammet på ca. 7 mill. kr. er vesentlig for å holde vegene best mulig sammen.

Vi vil i 1985 prøve å forberede oss på ekstra midler til forsterkninger av viktige fylkesveger som det er gitt tilsagn om fra 1986.

Vi vil også arbeide videre med å få fast dekke på de ca. 18 km. grusveger som gjenstår.

#### **BILTILSYNET**

Hovedmålet for biltilsynets arbeid i 1985 er trafikk-sikkerheten.

Prioriterte oppgaver innen dette felt blir:

- Tilsyn med trafikkopplæring.
- Periodisk kontroll av tyngre kjøretøy.
- Brukskontroll.
- Bilverkstedenes medvirkning i kontroll av lette kjøretøyer.

Innføring av datakraft spesielt innen kontorseksjonen er nødvendig. Tiltak som kan lette dette vil bli gjennomført, bl.a. i opplæringsøyemed.

Det er bevilget oppstartingsmidler for ny stasjon for Tønsberg på Ås. Vi ser frem til et tidsmessig anlegg som muliggjør bedre publikumsservice og mer effektiv kontroll.



Asfalleting blir også i år en av de store utgiftspostene på vedlikeholdsbudsjettet.



*E-18 anlegget i Sandefjord blir det største anlegget i år. Det vil kreve omtrent halvparten av anleggsbevilgningen vår i 1985.*

## **ANLEGGSAVDELINGEN**

Bevilgningsforslaget for 1985 er på 65,8 mill. kr. Det er en reduksjon på 2,7 mill. kr. i forhold til rammen.

E-18 er redusert med 2,4 mill. kr. og sikkerhets- og miljøtiltakene med 0,3 mill. kr.

På landsbasis gikk bevilgningene ned med 6,4% i fast 1985-kroner fra 1984-85. For Vestfold gikk bevilgningene ned med 7,7% fra 1984-85.

Oppfyltingsgraden for NVP 1982-85 er 97,5% ifølge St.prop.nr. 1 for Vestfold. Vestfold ligger på bunnen sammen med Vest-Agder, Buskerud og Oslo.

Utviklingen er lite gunstig for Vestfold. Dette skyldes nok at vi fikk noe økte bevilgninger til Holmestrand-anlegget. Trafikkutviklingen på E-18 og hensynet til rasjonell drift tilsier større bevilgninger. Vi trenger også større bevilgninger for å nå fylkets minstestemålssetting i trafikksikkerhetsarbeidet. Her må også fylket i høy grad øke bevilgningene til fylkesvegene om vi skal lykkes.

Omtrent halvparten av bevilgningsrammen går til ny E-18 Klinestad—Tassebekk samt noe til planlegging og grunnverv av ny E-18 forbi Semsbyen. 32,2 mill. kr. er en forsering i forhold til NVP. Ved lån fra andre anlegg har vi allerede brukt noe av neste års bevilgning og vil for 1985 disponere ca. 17,2 mill. kr.

20,2 mill. kr. antas å gå med til sikkerhets- og miljøtiltak. For dette vil vi bl.a. bygge 7 km gang-/sykkelveger. Vi vil da ved utgangen av 1985 ha bygd i alt 101 km gang-/sykkelveger.

Vi vil i 1985 slutføre arbeidene på Gogstadveien og Auliundergangen. Til sammen er det foreslått bevilget 6,4 mill. kr., mens vi disponerer ca. 15 mill. kr.

6 mill. kr. er foreslått bevilget til Elveveien i Larvik. Med de 4,4 mill. kr. som er bevilget i år, disponerer vi neste år 9,6 mill. kr. Anlegget er nå foreslått gjennomført som ett anlegg og vil stå ferdig i 1988. Kostnadsrammen er ca. 39 mill. kr.

## **MASKINAVDELINGEN**

Vi kan ved maskinavdelingen se tilbake på året som er gått — 1984 — som et jevnt bra år. Det gjelder i første rekke driftsresultatene ved maskinparken som ga et driftsoverskudd på vel 150 000 kroner. Også sluttresultatene ved verksted og lagerdriften var hyggelige med lavere underskudd enn året før. Dette ansporer til fortsatt innsats i det nye året vi nå har startet på, og som ligger foran oss med alle sine ukjente faktorer.

Men noe vet vi jo skal gjøres, og det som vel i første rekke vil prege 1985 er oppstarting og innføring av EDB. Vel — EDB — elektronisk databehandling — er jo ikke noe nytt i vegvesenet. Fra jan./febr. 1986 skal mange tekniske, mer-kantile og administrative rutiner «kjøres» over vår egen minima-skin installert på vegkontoret.

Året 1985 blir meget viktig i denne sammenheng og vi vil få det travelt med alle forberedelser som må til.

Ved maskinavdelingen skal vi allerede fra sommeren 1985 begynne å kjøre det såkalte PDU-programmet — (planlegging — disponering og utnyttelse av vegvesenets maskinpark). Dette skal gjøres ved å kjøpe en micromaskin til vegsentralen, kople denne på linje mot micromaskinene de allerede har fått i Buskerud og utnytte programmet som er lagt inn der.

Jeg skal senere komme tilbake til dette med EDB og hvordan det hele utvikler seg.

Opplæring vil også i 1985 bli en viktig del av arbeidsprogrammet både for maskinførere og for verkstedpersonalet.

Planene for maskinanskaffelsen er heller ikke i 1985 av de store tingene. Det er ikke planer om noen utvidelse av maskinparken, men vi prøver å holde vedlike og fornye det antallet vi har. Det må imidlertid nevnes at vi i våres får en ny stor feiebil av type Schørling TS2 montert på en Volvo F7-boggi lastebil.

Forts. side 20 —

# BRANNVESENET STYRER TRAFIKKLYS

*Tekst Finn Berg, foto Jan Haugerød*

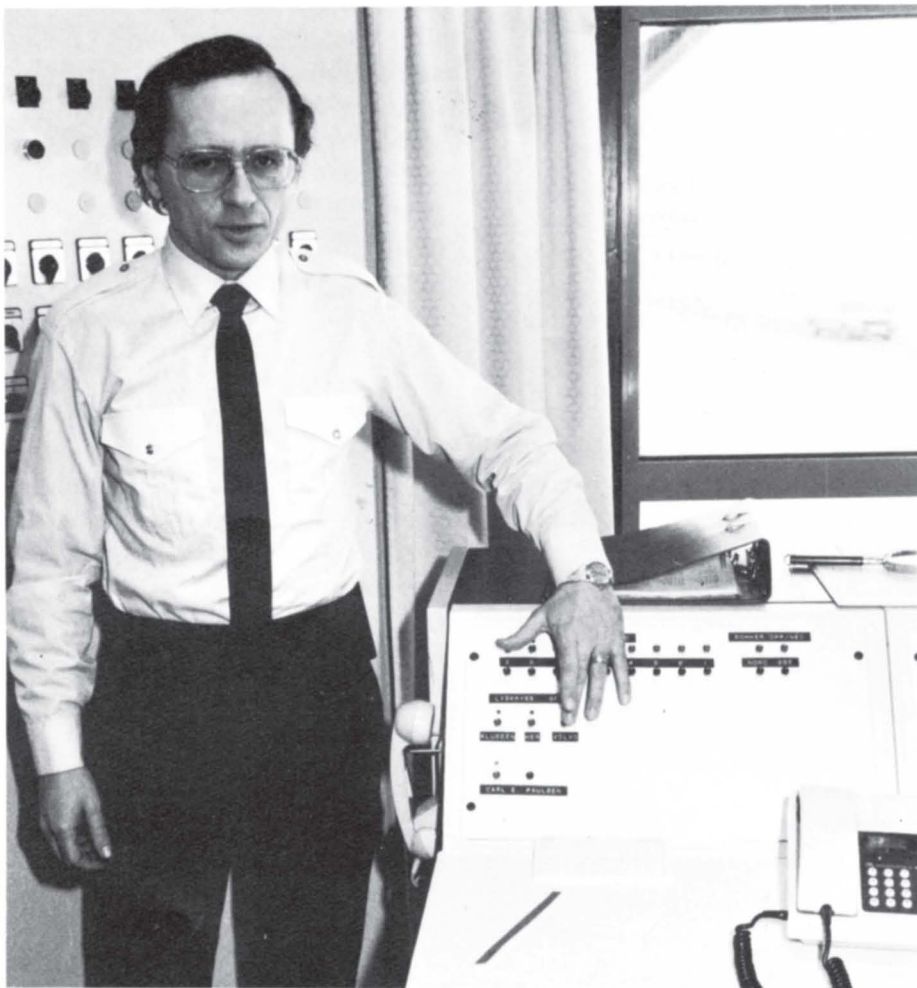
Den nye brannstasjonen i Tønsberg som ble tatt i bruk i desember ifjor ligger inntil Nedre Langgt. (rv. 308). Noen hundre meter øst for stasjonen ligger Vestfolds største og mest trafikerte lyskryss. For å hjelpe brannvesenet med sikkerheten og fremkommeligheten i krysset, har brannvakta fått mulighet for fjernstyring ved utrykning.

Dette skjer ved hjelp av en samkjøringskabel som ble lagt ned i Nedre Langgt. under ombyggingen for noen år siden. Når brannvesenet har trykket på knap-

pen, går det noen sekunder før det blir grønt lys for sving til Nøtterøy, inn på Ringveien eller sving opp Stoltenbergs gate.

Vi har vært i kontakt med brannvesenet etter ca. 1 måneds erfaring, og foreløpig er de svært godt fornøyd med styringen.

Det er også kommet sterke henstillinger om å se på hvilke muligheter det er for å bedre avviklingen i Nedre Langgate nordover, og en styring av lyskrysset ved Hotel Klubben vil muligens bli forsøkt i løpet av vinteren.



*Underbrannmester Trond E. Veierød viser her knappen som gir brannbilene grønt lys i Vestfolds største og mest trafikerte lyskryss. Fra denne kontrollpulten ønsker også brannvesenet å styre flere av lyskryssene i Nedre Langgate.*

## Uforholdsmessig mange fotgjengerulykker ...

Det skjer uforholdsmessig mange fotgjengerulykker i mørketiden, spesielt i månedene oktober—januar; over 40% av alle fotgjengerulykkene, mot vel 30% for alle trafikkulykker. Det er overingeniør Henrik Hvoslef, kontoret for trafikkplanlegging, Vegdirektoratet, som sier dette og legger til: Regn, yr og dårlige lysforhold på dagtid gir sterkt økt ulykkesrisiko. De dårlige sikt- og lysforhold gjør det vanskelig for fotgjengerne å oppdage bilene tidsnok, og vurdere fart og avstand. Bilførerene får også større problemer med å oppdage fotgjengerne i tide, og dugg på rutene og dårlige vindusviskere øker problemene betraktelig. Feil justerte lykter er også et problem, både på egen bil og møtende trafikk.

Overingeniør Henrik Hvoslef, Vegdirektoratet, opplyser ellers at over 40% av fotgjengerulykkene skjer på snø og is, mot vel 30% i gjennomsnitt for alle trafikkulykker. Glatt føre er derfor også en risikofaktor i tillegg til de dårlige lysforholdene, mener han.

For å redusere den høye ulykkesrisikoen for fotgjengerne er det derfor viktig at bilistene sørger for å bli så godt synlig i trafikken som mulig, dvs. kjører med lys døgnet rundt. Det er også viktig å sjekke lyset, vindusviskerne, og sørge for at rutene er rene og fri for dugg, snø og is når kjøringen finner sted. Fotgjengerne må også bidra til økt sikkerhet. Bruk refleks! understreker han.



# ORGANISASJONSARBEID I VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN

Av Nils I. Skjevik

Før jul startet vedlikeholdsavdelingen opp et organisasjonsarbeid. I spissen for dette arbeidet står en gruppe på fem personer som er valgt fra organisasjonene og avdelingen. Disse er Erik Andersen, Oddvar Bakken og Øyvind Lindseth fra organisasjonene, samt Audun Nordbotten og Nils I. Skjevik fra avdelingen forøvrig.

De siste årene har det pågått en diskusjon om organisering av vedlikeholdsdriften. I 1982 la et utvalg fram en innstilling «Organisasjon og driftsform i vedlikeholdet». Sentralt i diskusjonen etter dette har vært endring i ledelsen ved vegstasjonene ved å innføre såkalte vedlikeholdsledere. Dette har sammenheng med kvalifikasjonskravene med den viktige rollen vedlikeholdsområdene og vegstasjonene skal ha i fremtiden. Det vil bli stilt store krav til oppfyllelse av målsettinger som bl.a. vedlikeholdsstandard, og vegstasjonene skal være naturlige senter for Vegvesenet i nærmiljøet.

I brev av 9. juli 1984 blir alle vegkontorene pålagt å gjennomføre et organisasjonsarbeid som skal være ferdig i løpet av 1985. Arbeidet skal skje i to faser.

Innen 1. juni 1985 skal vegkontorene utarbeide og sende Vegdirektoratet en plan for områdeinndeling, driftsbygninger og ressursbehov i vedlikeholdsområdene, samt spesialfunksjonene (skiltseksjonen, laboratoriet og asfaltfunksjonen). Planen skal drøftes med Vegdirektoratet og strukturen i den fremtidige vedlikeholdsadministrasjonen i fylket fastlegges.

Neste fase blir å se på hvilke konsekvenser en eventuell endret områdeinndeling vil ha for admini-



*Denne gruppa vurderer vedlikeholdsavdelingens framtidige organisasjon.*

strasjonen, ansvarsdeling, kompetanse, saksrutiner o.s.v..

Sentralt blir da å se på organiseringen av avdelingen inne på vegkontoret samt hvilke oppgaver som kan delegeres til vegstasjonene.

Det er kort tid til rådighet for dette arbeidet. Referatene fra arbeidsgruppens møter sendes ut til avdelingen og organisasjonene.

Det er viktig at alle følger med i det arbeidet som pågår og gir gruppen eventuelle reaksjoner så snart som mulig. I slutten av hver fase vil forslagene som blir utarbeidet gå til avdelingen og organisasjonene til formell behandling. Saken skal også forelegges kommunene og fylket.

Det vil være aktuelt å komme tilbake til denne saken i senere nummer av Vestfolderen.

## Vi beklager

Vi beklager at 1985 utgaven av vår gule håndbok ikke ble sendt ut til ansatte og pensjonister før jul. Feilen var ikke vår. Det var Almanakkforlaget i Oslo som ikke greide å overholde leveringsfristen og

vi fikk almanakken inn på vegkontoret først 21. desember, og det var som kjent siste arbeidsdagen før jul.

Vi vil gjøre det vi kan for at noe lignende ikke skal hende senere år.

# JULEAVSLUTNINGER 1984

*Tekst og foto: Jan Haugerød*

Når jule- og nyttårsfeiringen nærmer seg for fullt, er det blitt tradisjon at de ansatte ved de forskjellige arbeidsstedene kommer sammen til en juleavslutning. I år ble de fleste avslutningene arrangert fredag 21. desember, men noen steder ble det tjuvstartet noe. I større eller mindre grad blir disse juleavslutningene dekket over velferdsmidlene.

I driften foregår avslutningen vanligvis på et serveringssted i nærheten av arbeidsstedet og på vegkontoret blir kantina brukt. På biltilsynsstasjonene foregår avslutningen normalt på stasjonen. Også i år har Vestfolder'n besøkt noen av avslutningene rundt omkring i fylket.

Noen steder blir juleavslutningen kombinert med et informasjonsmøte, og det hadde oppsynsmann Oddvar Bakken valgt å gjøre på Flykafeen hvor vedlikeholdsområde 2 hadde sin avslutning onsdag 19. desember. Både Bakken, Skog og Møyland orienterte om virksomheten gjennom det året som hadde gått og la fram en del tanker om virksomheten i 1985. Også vedlikeholdssjef Nils I. Skjevik som var til stede her, fikk slippe til med orientering om vedlikeholdsavdelingen før det var tid for en bedre julemiddag.

E 18-gjengen fra Foksrød med Einar Hansen i spissen hadde inntatt Granerød Hotell i Sandefjord fredag 21. desember for å markere avslutningen på et godt arbeidsår på E 18-anlegget. Her hadde også «nissen» vært frampå med en gave. Gaven var en kjempebløtkake fra Aasmund Berg som har levert grusmasser til anlegget.

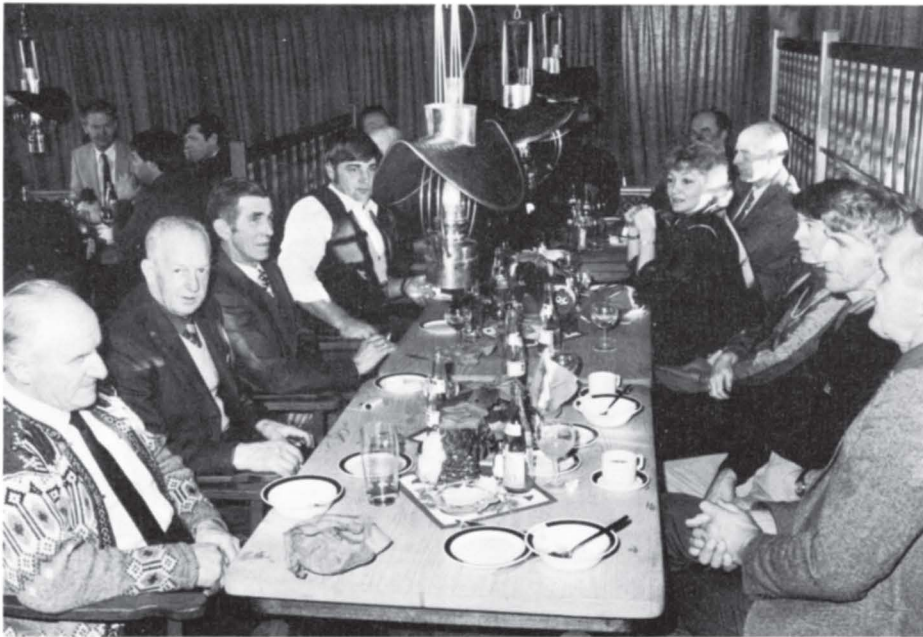


*I vedlikeholdsområde 2 ble juleavslutningen arrangert på Flykafeen. Her hadde oppsynsmann Oddvar Bakken samtidig et informasjonsmøte om virksomheten i 1984 og planene for 85.*



*E 18-anlegget i Sandefjord hadde sikkert hatt besøk av julenissen. I alle fall var det kommet ei kjempebløtkake fra Aasmund Berg til denne avslutningen. Her viser oppsynsmennene Georg Johnsen og Arnfinn Solberg fram bløtkaka.*





*Vegmester Odd Pape hadde tatt med seg sine folk fra vedlikeholdsområde 3 til juleavslutning på Hvalen kro i Tjølling.*

Også vedlikeholdsområde 3 hadde sin juleavslutning fredag 21. desember. Som vanlig ble dette arrangementet avviklet på Hvalen kro i Tjølling.

På vegkontoret, som også hadde sin avslutning 21. desember, oppsummerte vegsjef Lepperød virksomheten gjennom 1984

og takket for innsatsen innenfor alle delene av virksomheten. Her var også pensjonister innbudt og vår tidligere vedlikeholdssjef Kristoffer Dannevig deltok.

Av de mer uformelle sammenkomstene, kan vi nevne at fellesmøtet også benyttet siste delen av

Forts. side 23 —



*På vegkontorets avslutning benyttet vegsjef Lepperød anledningen til å oppsummere 1984 og takke alle for god innsats gjennom året.*

## Aksjon kjørelys Vestfoldingene lyser mer

Biltilsynets folk har vært ute og telt kjørelysbruk både i november og desember. Tellingene, som har vært foretatt i tidsrommet kl. 12.00 til 15.00, viser klart at lysbruken i Vestfold nå ligger høyere enn tidligere.

Dette gjelder såvel innenfor tettbygd strøk som ved typisk landevegskjøring. På E-18 ved Solum var lysbruken 10. november i fjor oppe i hele 93,9%. Innenfor tettbygd strøk på riksveg 310 ved VBK i Horten var det også en lysbruk på godt over 50%. Tidligere har lysbruken her ligget langt under 40%.

Biltilsynets folk har også registrert at det ofte er de eldre sjåførene som ikke bruker lyset om dagen mens de yngre førerne er flinke til å følge opp lysbruken.

## BILBELTEPÅBUD NÅ OGSÅ I BAKSETET

Fra 1. mars i år blir det påbudt å bruke bilbelte også i baksetet. I forbindelse med innføring av disse bestemmelsene vil Vegdirektoratet starte en informasjonskampanje som vil bli gjennomført i samarbeid med Trygg Trafikk.

Kampanjen vil først og fremst gå ut på å gi informasjon om de nye bestemmelsene, men det blir også et mål å få opp brukerprosenten innenfor tettbygde strøk til det samme nivå som utenfor tettbygde strøk.

Vi vil komme nærmere tilbake til informasjonskampanjen i neste nummer.

# GRAVEMASKINKJEMPE PÅ NY E-18 I SANDEFJORD

Av Jan Haugerød



Oppsynsmann Georg Johnsen på E-18-anlegget i Sandefjord har tatt inn litt av en kjempe på anlegget. Det er en Åkermann H 16 gravemaskin som tilhører entreprenør Bjørn Østby. Maskinen brukes til å lesse opp steinmasser.

En Åkermann H 16 gravemaskin er tatt inn på nyanlegget i Sandefjord. Oppsynsmann Georg Johnsen forteller til Vestfolder'n at dette sannsynligvis er den største gravemaskinen som til nå har vært inne på et veganlegg i Vestfold.

Åkermannmaskinen veier ca. 40 t. Skuffen rommer 1 600 liter så det er litt av en kjempe som nå er kommet inn på det nye E-18 anlegget. Det skal bare 4—5 skuffer fra maskinen for å fylle opp dumperkassene på lastebilene som kjører steinen.

Maskinen hadde bare vært inne på anlegget i et par dager da vi besøkte anlegget. Oppsynsmann Johnsen var da godt fornøyd. På de første to dagene hadde maskinen lesset opp 1200 m<sup>3</sup> fast fjell. Det er selvsagt at en slik maskin med en timepris på rundt 450 kroner må brukes effektivt. 60 000 m<sup>3</sup> fast fjell er sprengt ut og det er dette maskinen nå er i gang med å lesse opp på 2 lastebiler som kjører steinmassene til en fylling et par hundre meter unna.

Det er entreprenør Bjørn Østby som eier maskinen.

ta vare på kroppen din:

## LØFT RIKTIG

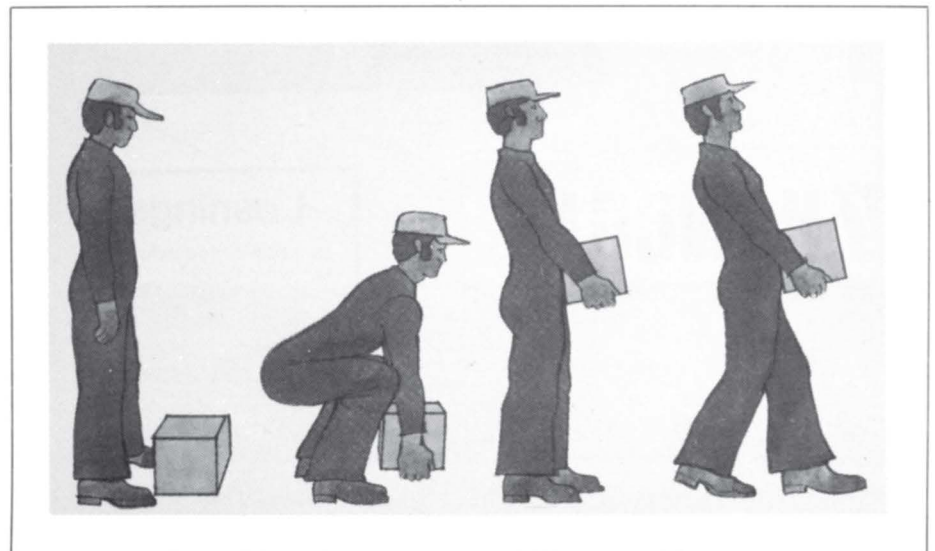
De aller fleste vet hvordan vi skal løfte, men hvorfor løfter vi likevel galt? Tren inn riktig løfteteknikk og løft slik:

- \* Still deg tett opptil gjenstanden som skal løftes.
- \* Stå bredbent eller med den ene foten litt framfor den andre.
- \* Bøy knærne og hoftene og hold ryggen rett.
- \* Løft med bena. Strekk nakken. Hold imot med magemusklene.
- \* Løft aldri i vridd stilling.
- \* Løfter to stykker isammen, er prinsippene de samme.

\* Vekten skal om mulig fordeles på begge armene.

\* Bær med svakt svai rygg. Øker

man imidlertid svaien for mye, blir belastningen for kraftig på lendevirvlene.



# BEDRIFTSHELSETJENESTEN I GANG

Av Jan Haugerød

Den nye bedriftshelsetjenesten er i gang. Det er bedriftslege Ellinor Hilberg og sykepleierne Wigdis Iversen og Gretha Tønnessen som er på plass i de nye lokalene i Kristinakvartalet i Tønsberg. Ved siden av vegvesenet skal bedriftshelsetjenesten dekke de ansatte i Televerket, Postverket, politiet, Sprengstoffinspeksjonen og Vestviken EDB sentral. Dette utgjør til sammen ca. 1700 tjenestemenn.

Nyordningen startet i januar måned og flere av vegvesenets ansatte har allerede vært innkalt til legekonsultasjon. Den nye bedriftshelsetjenesten blir en helt annen ordning enn den gamle legekonsultasjonen vi hadde tidligere med ett legebekyk hvert år. Det forebyggende helsearbeidet blir en viktig del av ordningen. Bedriftslege Ellinor Hilberg forteller til Vestfolder'n at ansatte mellom 18 og 50 år ikke kan regne med å komme inn til ordinær legekonsultasjon mer enn 1 gang hvert 3. år. Arbeidstakere over 50 år vil hun forsøke å få inn til konsultasjon oftere og da helst hvert år. Foreløpig vil alle ansatte komme inn til en førstegangskonsultasjon. Dette regner hun med vil være gjennomført i løpet av det nærmeste 1½ år.

Bedriftslege Hilberg regner med å kombinere legekonsultasjonene med arbeidsplassundersøkelser. Derfor vil hun innkalle folkene fra de forskjellige arbeidsplassene mest mulig samlet. Foreløpig har hun startet med våre folk på E-18-anlegget i Sandefjord og når hun er ferdig med disse, vil hun dra ut på anlegget sammen med verneleder Karsten Gjersøe og se nærmere på arbeidsforholdene der.

Bedriftshelsetjenesten bør være i en nøytral stilling i forhold til vegvesenet. Bedriftslege Hilberg mener at det er viktig å bruke både ledelsen og organisasjonene når dette er nødvendig. Hun mener at det også er viktig å få til et godt samarbeid med personalkontoret med tanke på eventuelle spørsmål om omplassering av arbeidstakere som trenger annet arbeid. Videre

er det viktig at bedriftshelsetjenesten er med på møter i arbeidsmiljøutvalget og andre møter hvor helse spørsmål tas opp til diskusjon. Bedriftshelsetjenesten skal være en del av bedriften og skal brukes og ses på som en ressurs, sier bedriftslege Hilberg.

I løpet av sommeren skal det også ansettes en fysioterapeut på kontoret. Først da er bedriftshelsetjenesten fullt i stand til å ivareta alle oppgaver som det er tenkt at bedriftshelsetjenesten skal utføre.



Det er disse 3 som skal ta vare på helsen vår framover. Fra venstre sykepleier Wigdis Iversen, sykepleier Gretha Tønnessen og bedriftslege Ellinor Hilberg.

## Fra tidligere dager

Fra glemte dager har vi hentet fram dette fotoet som er tatt en gang i 1947/48 av arbeidsgjengen som jobbet i Kopstad. Den gang var det to pukkverk i gang i Kopstad taket, mens det i dag er stille og rolig der.

Med god hjelp fra Kåre Brekke og Jens Karlsen har det lyktes oss å finne navnene på alle så nær som fem mann. Om det er noen av våre lesere som kjenner disse vi mangler navnet på, vær vennlig å ta kontakt med Per Härter på vegsentralen slik at vi kan få registrert alle navnene.



De som er med på bildet er:

1. Tomas Kristiansen, 2. Harald Hansen, 3. Jørgen Langås, 4. Lars Gullbransen, 5. Birger Kjennerud, 6. Anker Jakobsen, 7. Åge Kjeldås, 8. Bjarne Hansen, 9. Martin Kristiansen, 10. Bjarne Sørli, 11. Gustav Seterlund, 12. Knut Gustavsen, 13. Ukjent, 14. Ukjent, 15. Gustav Nordstrøm, 16. Ukjent, 17. Arnfinn Oppsal, 18. Olof Julesmoen, 19. Gunleik Sælid, 20. Karl Stensrud, 21. Mikal Sveen, 22. Reidar Johansen, 23. Ole Olsen, 24. Helge Haug, 25. Johan Karlsen, 26. Torstein Klevjer, 27. Elind Larsen, 28. Ragnar Røed, 29. Karl Langås, 30. Arthur Hansen, 31. Alf Karlsen, 32. Tomas Karlsen, 33. Magne Hagbartsen, 34. Ukjent, 35. Ukjent.

*E-18 ved Holmestrand*

# VOLLEN GJORDE JOBBEN

Av Jan Haugerød



*Steinvollen som er lagt opp langs E-18 syd for tunnelen gjorde jobben denne gangen. Det aller meste av raset som gikk julaften ble stoppet og bare noen enkelte steiner kom ut i vegkanten.*

På kvelden julaften gikk det et nytt ras i fjellet ved Holmestrand. Denne gangen raste det like syd for søndre tunnelmunning. Det var ca. 15 kbm jord og stein som raste ut. Steinvollen som er bygd opp langs vegen på dette stedet, stoppet det aller meste av raset og bare noen få steiner kom ut i vegkanten.

Allikevel ble vegen øyeblikkelig stengt og mannskaper fra vedlikeholdsområde 1 utførte i romjulen et renskningsarbeid for å få ned mer av løsmassene.

Vegmester Rolf Sommervik antar at det var det milde været vi hadde før jul som var årsaken til at jord og steinmassene i fjellet løsnet. Vekslingen mellom kulde og varme førte til at vi nærmest fikk en teleløsning. Under slike forhold, som er typiske for våren, er det alltid en fare for ras.

Rasområdet er blitt undersøkt og Sommervik fant det riktig å foreta en mer omfattende rensk for å få ned mer løsmasser. Ca. 50 kbm ble i løpet av 3. og 4. juledag sprengt ned og kjørt bort. Vegen ble åpnet igjen på kvelden 4. juledag.

Vegmester Rolf Sommervik regner med at det ikke er mulig å sikre seg helt mot at det skal gå nye ras i fjellet langs E-18 i Holmestrand, men risikoen for å komme til skade ved ras er svært liten. Vegmester Sommervik forsikrer at vedlikeholdsområde 1 holder en høy beredskap med hensyn til Holmestrandsfjellet og at det blir gjort det som er mulig for å unngå at det skal rase på denne strekningen av E-18.



*Igjen måtte mannskaper fra vedlikeholdsområde 1 rykke ut for å utføre renskningsarbeid i fjellet langs E-18. Her er Kurt Sommervik og Adolf Akerholdt i gang med å legge ut trykkluftsslanger.*

## Velferdskomiteen informerer:

### UTLEIEHYTTENE

Velferdskomiteen kan i 1985 tilby 3 hytter til leie for Vegvesenets ansatte.

Hyttene i Seljord og på Skrim er sagt opp, og i stedet er det leiet to nye hytter, en på Lifjell og en på Skrim. Hytta på Blefjell leier vi fortsatt. (Informasjon om denne ble gitt i Vestfolder'n nr. 1/83).

Det er fastsatt nye priser for leie av hyttene:

Mandag - torsdag kr. 50,- pr. døgn  
Fredag - søndag kr. 75,- pr. døgn  
Vinterferien og påskeferien kr. 100,- pr. døgn

Alle hyttene har bestikk, dekketøy m.m. tilsvarende antall sengeplasser. Det er også ved på hyttene, og parafin på hytta på Skrim.

Det må betales bompenger for å komme til alle hyttene.

#### Lifjell

Denne hytta eies av Nils Grivi.

Hytta ligger rett ved kapellet på Lifjell, ca. 1 km fra toppen av Lifjellsheisen. Beliggenheten er bra med tanke på både slalom og turgåing. Det er ca. 50 m å gå fra parkeringsplassen.

Hytta er ombygget ca. 1980. Den er på ca. 50 m<sup>2</sup> som fordeler seg på vindfang, kjøkken, stor stue og 2 små soverom. I soverommene er det køyesenger, tilsammen 6 soveplasser. I tillegg er det sofa i stua. Det er innlagt elektrisk strøm,

og det er termostatstyrte panelovner. Hovedoppvarming er imidlertid vedovn/peis. Det er elektrisk komfyr.

Det er eget uthus med sanitærsekker og torvstrø. Drikkevann må medbringes, eventuelt hentes på kapellet ca. 300 m. unna. Vaskevann kan hentes i et tjern ved parkeringsplassen.

#### Reiserute:

- kjører til Bø sentrum
- følger skiltene mot Lifjell
- kjører forbi skitrekke og til parkeringsplassen før kapellet
- hytta ligger på venstre side av parkeringsplassen på en høyde

#### Skrim

Hytta eies av Bjørn Stavli.

Den ligger rett i nærheten av OTO's hytte. Ca. 150 m fra den skarpe svingen på Skrimveien, går det en veg til venstre bort til OTO's hytte.

Det er bilvei helt fram til hytta, som ligger ca. 100 m ovenfor OTO, ved en liten parkeringsplass/rundkjøring.

Hytta er bygget i 1980, og er på ca. 60 m<sup>2</sup>. Den består av vindfang, vinkelstue med kjøkkenkrok, to soverom og hems. I det ene soverommet er det køyesenger, og i det andre dobbelseng. Hytta er som ny, og pent innredet. Det er parafinovn og murt peis i stua.

Hytta har ikke elektrisk strøm. Kokemulighet er gassbluss.

Hytta har snurredass i tilbygg, man må ut, men går under tak.

Det er vann ca. 20 m unna. Dette er ikke drikkevann. Det må medbringes.

Til slutt noen praktiske opplysninger:

Hyttene må bestilles på forhånd. Mary Kristensen eller sentralbordbetjeningen tar i mot bestillinger.

Ved weekend-leie er søknadsfristen to uker. For påsken og vinterferien er søknadsfristen 1. februar. Ukeleie kan bestilles uten tidsfrist. Hvis bestilt ukeleie avbestilles senere enn 3 uker før leietidspunkt må leien betales. Hyttelie betales senest 1 uke etter avsluttet opphold. Innbetalingsblankett fås sammen med nøklene.

Nøkler til hyttene fås utlevert på følgende steder:

- Vegstasjonen, Sande
- Biltilsynet, Horten
- Vegkontoret, Tønsberg
- Vegstasjonen, Ås
- Biltilsynet, Larvik
- Vegstasjonen, Verningen

Reglement og inventar/utstyrsliste henger i samtlige hytter. Siste leier er ansvarlig for at eventuelle mangler blir meddelt velferdskomiteen, Vegkontoret.

Vi oppfordrer alle til å benytte seg av hyttene i størst mulig grad og vi kan trygt anbefale alle hyttene.

Kart og reiseruter for samtlige hytter kan fås ved henvendelse til vegkontoret.

## ERSTATNINGSKRAV I 1984

### Av Yngvar Pedersen

I 1984 sendte vi ut 30 krav på tilsammen kr. 256 266,-, mens det kom inn 43 krav mot vegvesenet på tilsammen kr. 114 395,-. I tillegg kom det inn en del uspesifiserte krav.

Av kravene som kom inn mot

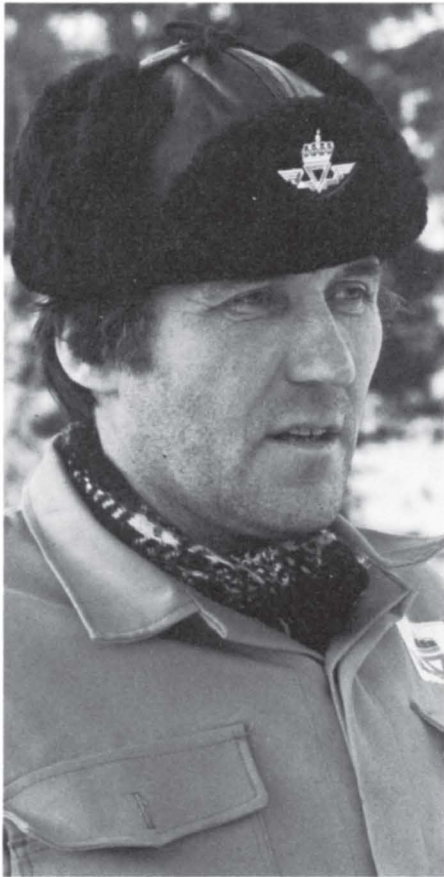
vegvesenet ble 11 avvist, mens ett krav er til behandling i Vegdirektoratet.

12 av kravene gjaldt bil/høvelskader. 5 av disse dreide seg om rygging, og det er bare å gjenta hva som tidligere er sagt: Vær obser-

vant når du rygger. De fleste skader i forbindelse med rygging er unødvendige. Ellers gjaldt 1 krav påkjørsel bakfra og 2 vikepliktsituasjoner. Også her er det på sin plass å være observant, da også disse typer skader er av dem som er hyppigst på landsbasis.

Vi fikk i 1984 inn 4 krav om skader på briller, og det kan kanskje være på sin plass å si litt

# VITSESTAFETTEN



Torleif Henninen fra anleggsavdelingen er det som denne gangen har tatt i mot utfordringen i vitsestafetten. Han ble forrige gang utfordret av Bjarne Veum.

Først ei historie fra de harde 30 åra:

*Det var en gang i de harde 30 åra at en kar skulle ut på frierfotter. Han skulle ha seg ei kjærring som var økonomisk.*

*Han kom til et hus og gikk inn, og dattera i huset bød ham på kaffe. For å se hvor økonomisk hun var, ba han om en halv kopp. Jenta skjenket opp kaffen og ga ham en hel kopp. Han skjønnte da at jenta ikke var økonomisk og takket for seg. Han dro videre til neste hus og det samme gjentok seg der.*

*Han kom til et tredje hus og ba også her om en halv kopp kaffe. Jenta ga ham en halv kopp og det ble giftemål. 20 år senere fikk han vite at det ikke hadde vært mer kaffe på kjelen.*

om når en kan få erstatning for slike skader. Det er ikke enhver brilleskade som gir rett til erstatning. Helt kort kan en si at det må dreie seg om en uventet og plutselig hendelse i arbeidssituasjonen som fører til skaden. Videre må brilleeieren ikke kunne bebreides noe for at skaden oppsto.

Forøvrig dreide kravene seg bl.a. om anleggsskader på hus, avlingstap i forbindelse med arbeider, 2 knuste frontruter pga. kantklippere, 2 tilfeller av skade på klær i arbeidssituasjon (samme vilkår som for briller).

Kravene varierte i størrelse mellom kr. 17 000,- og kr. 324,-, samt at det som nevnt var en del spesifiserte krav.

Når det gjaldt utsendte krav fra vegvesenet, var det største kravet

på kr. 50 797,-. Dette gjaldt skade på skiltportal på riksveg 308. Ellers sendte vi ut krav på kr. 27 095,- (rekkverk), kr. 19 451,- (påkjørsel bakfra), kr. 17 505,- (rygging). Det laveste kravet var på kr. 1 061,- og gjaldt skade på skilt, men de fleste kravene lå mellom kr. 3 000,- og kr. 12 000,-.

Det har stort sett gått greit å få inn pengene, unntatt i et par tilfeller, bl.a. ett hvor en utenlandsk ambassade var inne i bildet.

De fleste kravene gjaldt rekkverkskader, mens lysmaster og skilt også var utsatt. 3 ganger i løpet av året ble vegvesenets biler påkjørt bakfra, en gang ble vegvesenets bil pårygget, og vi hadde tre andre kollisjonsskader hvor motparten fikk ansvaret.

Yngvar Pedersen

Og så var det historia med tilknytning til vegvesenet:

*Oppe i Buskerud var det for noen år siden at en ungdom døde og det ble vanskeligheter med å finne noen som skulle kontakte familien om dødsfallet. Så var det at en av karene i vegvesenet som kjent mor til gutten skulle gå med beskjed.*

*Han gikk til mora og ga følgende beskjed: «Din sønn er nok kommet i den evige hvile». Da utbrøt mora: «Er han også begynt i vegvesenet».*

Torleif Henninen utfordrer Rolf Sommervik til neste gang.

## Vegdagene '85 vil fokusere rasjonelt vintervedlikehold

På Vegdagene 1985 i Lillehammer vil viktige veitekniske og veipolitiske spørsmål bli belyst. Arrangementet over tre dager i tiden 26. til 28. februar omfatter konferanse om vintervedlikehold, kombinert med en utstilling og demonstrasjon av maskiner og utstyr. Sentrale vei- og trafikkfagfolk sammen med politikere vil i innlegg og debatt belyse nærmere bl.a. den rolle maskiner og utstyr spiller i bestrebelser på å oppnå et mest mulig rasjonelt veivedlikehold på statlig, kommunalt og fylkeskommunalt plan. Vegvesenets nåværende vedlikeholdsprioritering i forhold til brukeres og samfunnets behov, er et aktuelt spørsmål som vil bli drøftet.

I nært samarbeid med Lillehammer kommune har det lyktes å få et utstillingsområde direkte i tilknytning til Stamplesletta stadion, mens demonstrasjoner av utstyr vil foregå nær riksvei 4 ved Lågen. På Stamplesletta stadion blir det maskinparade og endel underholdningsinnslag, bl.a. skistafett med kjentfolk.

Lillehammers ordfører, Arild Bakken, hilser velkommen og

Forts. side 22 —

# AVSKJEDSLAG FOR NYE PENSJONISTER

Av Jan Haugerød

Flykafeen var stedet for årets andre pensjonistavslutning og også den andre avslutningen etter den nye ordningen. Denne gangen var det pensjonistene fra 2. halvår 1984 som var hedersgjester under arrangementet. Det var 4 pensjonister som var innbudt og alle deltok.

Denne gangen var det noen virkelige veteraner som gikk over i pensjonistenes rekker. Disse 4 hadde tilsammen 120 års tjeneste bak seg i etaten. Arnfinn Opsahl hadde hele 40 års tjeneste, Johan Johansen 38 år, Thorleif Andersen 32 år og Magnhild Nilsen 10 år.

Som vanlig var det personalseksjonen som var ansvarlig for arrangementet og Annlaug Wold ønsket alle velkommen. Utenom hedersgjestene var det representanter fra ledelsen, driften og organisasjonen til stede.

Først ble det servert varm mat og kaffe. Deretter startet den mer formelle delen av arrangementet. Vegsjef Lepperød overrakte gaver og blomster og takket for innsatsen



På vegne av organisasjonen overrakte Hans Th. Kittelsen gaver. Her er det Johan Johansen som får vase og blomster.



De fire pensjonistene samlet. Fra venstre Magnhild Nilsen, Thorleif Andersen, Arnfinn Opsahl og Johan Johansen.

på vegne av etaten. Fra vegarbeidsforeningen overrakte Hans Th. Kittelsen gaver og blomster.

Oddvar Bakken, som har vært oppsynsmann både ved anleggsavdelingen og vedlikeholdsavdelingen, har hatt alle disse 4 pensjonistene i sin tjeneste i løpet av den tiden han har arbeidet ved vegvesenet i Vestfold. Han takket også for innsatsen gjennom mange år og tok et tilbakeblikk på noen av de arbeider disse veteranene har vært med på. Spesielt nevnte han at Magnhild Nilsen var med på å få i gang arrangementene som senere er blitt den tradisjonelle julekaffen i driften. Det skjedde i ei brakke i Våle i 1974. Da hadde Magnhild bakt og kokt kaffe og noen og tjue mann hadde en



# Sykefraværet for 1. - 3. kvartal 1984

Av Karsten Gjersøe

Rutinene for å registrere sykefravær for alle grupper i vår etat har nå fungert i et år.

Når nye rutiner blir satt i verk, må vi regne med noen problemer i innkjøringen. Disse problemene har ikke vært vanskelig å takle så vi må si oss fornøyd med praktiseringen til nå.

Når vi nå har praktisert dette i et års tid, begynner vi å få noe tall på hvordan sykefraværet fordeler seg innen de fire forskjellige gruppene Driften — Biltilsynet — Vegkontoret og Oppsynet.

Det blir satt opp en oversikt hvert kvartal og AMU behandler denne på sine møter.

For at disse oversiktene skal bli kjent for flest mulig av våre tilsatte, har AMU anbefalt at disse blir presentert i «Vestfoldern».

Denne gangen tar vi for oss 1. - 3. kvartal 1984, men for ettertiden vil vi presentere hvert kvartal for seg.

## SYKEFRAVÆR FOR ANSATTE I VEGVESENET, 3. KVARTAL 1984

### Driften:

Sykemelding: 566 dager  
Egenmelding: 36 dager  
Tot.sykefravær 602 dager

### Sykefravær i prosent:

Totalt sykefravær:  
Bruk av egenmelding:

Sykefravær i % av total arbeidstid

Fravær m/egenm. i % av totalt sykefravær

	1.kv.	2.kv.
Totalt sykefravær:	5,9%	7,6%
Bruk av egenmelding:	6,0%	10,2%

### Vegkontoret:

Sykemelding: 59 dager  
Egenmelding: 34 dager  
Tot.sykefravær 93 dager

### Sykefravær i prosent:

Totalt sykefravær:  
Bruk av egenmelding:

	1.kv.	2.kv.
Totalt sykefravær:	1,6%	1,8%
Bruk av egenmelding:	36,5%	60,0%

### Biltilsynet:

Sykemelding: 71 dager  
Egenmelding: 16 dager  
Tot. sykefravær 87 dager

Forts. neste side —



Magnhild Nilsen får blomster og vase av vegsjef Lepperød.

uformell juleavslutning i den lille brakka.

Vestfolder'n vil også få være

med på å takke for god innsats og ønsker de 4 pensjonistene mange gode pensjonistår.

## Dyrere førerkort

Fra 1. februar i år blir det dyrere å få førerkort. Gebyret for å avlegge førerprøven øker fra 180 kroner til 210 kroner. Ved øvrige førerkorthandlinger hvor det må produseres nytt førerkort, øker gebyret fra 60 til 70 kroner.

— Denne økningen er et ledd i en mer langsiktig plan for å bringe gebyrene mer i samsvar med hva førerkortarbeidet faktisk koster biltilsynet, sier førstekonsulent Kristofer Hagene ved vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet.

De som leverer søknad og betaler gebyr før 1. februar får betale etter de nåværende satser, selv om utstedelsen av førerkortet skjer etter 1. februar.

Otto Arnulf og Erik Gauer med:

## Kommentarutgave til vegloven

Mange har savnet en kommentarutgave til vegloven av 1963. Loven har reist mange spørsmål som har ført til at vegkontorene har måttet ringe til Vegdirektoratet for å få svar. Nå er kommentarutgaven kommet, og de fleste telefonene til Vegdirektoratet vil antakelig bli unødvendige, selv om det nok vil dukke opp problemer som boka ikke løser uten videre.

Underdirektør Otto Arnulf og kontorsjef Erik Gauer har med denne kommentarutgaven skapt en nyttig oppslagsbok for vegadministrasjonens praktikere. Her vil ingeniører og andre saksbehandlere kunne finne greie svar på svært mange spørsmål. Jeg vil også tro at boka vil være til stor nytte også for advokater og andre utenfor vegetaten.

På meg virker boka lettskrevet og lettfattelig, og forfatterne har fått med praktiske eksempler fra forvaltningen i tillegg til de vesentlige dommene i Høyesterett og lavere domstoler. Dette er svært nyttig i

og med at vi får konkretisert et teoretisk stoff som ellers ville ha vært vanskeligere å få forståelse av.

Forfatterne har i forordet skrevet at de har måttet innskrenke stoffet, bl.a. om de viktige avkjørselsreglene. Allikevel er det skrevet 40 sider om emnet, og dette kan være meget nyttig lesning for de som har med slike saker å gjøre.

Boka starter med en historikk over tidligere veglover. Den behandler deretter de enkelte paragrafer på en grei og oversiktlig måte. Det redegjøres under den enkelte paragraf for forarbeidene (odelstingsproposisjoner, komiteinnstillinger osv.) og litteratur om paragrafen. Deretter er det gjerne et generelt avsnitt om paragrafen, hvoretter det gis kommentarer til de enkelte deler av den. Det gis også en oversikt over endringer som har vært foretatt og hva disse har gått ut på.

La meg også nevne at det til slutt

i boka er et fyldig og godt stikkordregister.

Jeg tror boka vil være til stor nytte for oss som arbeider med vegspørsmål.

Det finnes minst ett eksemplar av boka på hver avdeling samt 2 i biblioteket. Forøvrig kan henvendelse angående vegloven fortsatt skje til meg (linje 211).

Yngvar Pedersen

## PROSJEKT-KATALOG 1984

NVF-utvalg 41: «Drift av veger og gater», den norske avdeling, har til Nordisk Vegteknisk kongress 1984 utarbeidet en ajourført utgave av Prosjektkatalogen. Den første utgaven ble utarbeidet i begynnelsen av 70-årene og senere revidert ved hver kongress. Katalogen er utgitt i NVF's rapportserie, nr. 22:1984.

**Prosjektkatalogen** inneholder en oversikt over prosjekter av interesse for vegvedlikeholdet. Målsettingen med katalogen er tre-sidig:

- Den skal bidra til en systematisk informasjonsvirksomhet både på nordisk plan og i nasjonale fagmiljøer.
- Gi grunnlag for en bedre koordinering av forsøksvirksomheten innen drift av veger og gater i de nordiske land.
- Gi en indikasjon på hvilke problemstillinger som er aktuelle innen de nordiske land, og dermed gi grunnlag for rullering av forbundsutvalgets arbeidsprogram.

Det må sies at Prosjektkatalog 1984 i vesentlig grad bidrar til å

Forts. side 22 —

### Sykefravær ...

Forts. fra forrige side —

#### Sykefravær i prosent:

		1. kv.	2. kv.
Totalt sykefravær:	3,0%	9,2%	5,3%
Sykefravær m/egenm.:	18,4%	11,7%	11,6%

#### Oppsynet:

Sykemelding: 180 dager  
Egenmelding: 2 dager  
Tot.sykefravær 182 dager

#### Sykefravær i prosent:

Totalt sykefravær:	8,0%	2,2%	3,9%
Sykefravær m/egenm.:	1,1%	41,2%	1,3%

#### Sykefravær i prosent for hele etaten (Vestfold)

4,5%



Som vi ser av oversikten, er ikke sykefraværet noe stort problem når

vi ser hele etaten under ett, eller vi tar hver gruppe for seg.

Men dette betyr ikke at vi skal slå oss på vårt bryst og si at hos oss er alt såre vel. Vi må alle på vår plass arbeide aktivt for å få enda bedre resultater.

## TEST DEG SELV

De riktige svar: Se side 22.

1. Når gjelder lov om pliktmessig avhold?
    - a  6 timer før tjenestens begynnelse
    - b  8 timer før tjenestens begynnelse
    - c  6 timer før og 6 timer etter tjenesten
  
  2. Du kommer til et lyssignal som lyser rødt. Hvor skal du stanse?
    - a  Så nær krysset som mulig uten å hindre kryssende trafikk
    - b  En billengde før krysset
    - c  Før stopplinje etter lyssignal
  
  3. Du kjører personbil. — Har du lov til å kjøre forbi en motorsykkel der dette skiltet gjelder?
    - a  Ja, hvis motorsykkel har bare 2 hjul
    - b  Nei
    - c  Ja, hvis motorsykkelen har sidevogn
- 
4. Hva oppnår du med å innta bremseberedskap?
    - a  Bedre bremseeffekt
    - b  Kortere bremselengde
    - c  Kortere reaksjonslengde
  
  5. Den hyppigste årsak til trafikkulykker i Vestfold er at vikeplikten ikke overholdes. Hva er igjen årsak til dette?
    - a  Det er for få forkjøringsveier
    - b  Farten inn i kryss er for høy i forhold til sikten
    - c  De fleste ulykkene skyldes at det er glatt om vinteren
  
  6. Hva menes med fartsblindhet?
    - a  Når du setter ned farten bedømmer du din hastighet til å være lavere enn den egentlig er
    - b  At du har lett for å kjøre over fartsgrensen
    - c  Når du setter ned farten bedømmer du din hastighet til å være høyere enn den egentlig er
- 
7. Hva betyr dette skiltet?
    - a  Vikeplikt for møtende kjøretøy
    - b  Møtende trafikk har vikeplikt
    - c  Møtende trafikk
  
  8. Hva menes med at en bil er utstyrt med ABS bremses?
    - a  Det er type bremses som øker veg-grepet
    - b  Det er bremses som er vedlikeholdsfrie
    - c  Det er et bremsesystem der hjulene ikke kan blokkeres ved hard oppbremsing
  
  9. Kan du med førerkort Kl B føre lastebil som har tillatt totalvekt mindre enn 7500 kg?
    - a  Ja
    - b  Ja, men bare innenlands inntil videre
    - c  Nei, Kl. B gjelder bare for tillatt totalvekt inntil 3500 kg
  
  10. På hvilken måte kan du som bilfører informere andre trafikanter?
    - a  Ved å gi tegn med retningssignallys
    - b  Ved å gi tegn med retningssignallys og tilpasse farten
    - c  Ved å gi tegn med retningssignallys, tilpasse farten og innta korrekt plassering i kjørebanelen

NVF-rapport nr. 24:1984:

## VEDLIKEHOLD AV GANG- OG SYKKELVEIER

Utvalg 41 av Nordisk Vegteknisk Forbund har utgitt en rapport med tittel: Vedlikehold av gang- og sykkelveier.

Rapporten inneholder bidrag fra Danmark, Finland, Sverige og Norge, og det norske utvalget har hatt hovedansvaret for rapporten.

Hvert av landene har redegjort for sine normer for gang- og sykkelveier, ulykkesstudier og for den vedlikeholdsstandard man legger opp til. Valg av maskiner og utstyr for vedlikeholdet er også viet stor oppmerksomhet. Både bymessige strøk og gang- og sykkelveier utenfor byer og tettsteder er omtalt.

Noen konklusjoner går igjen i de enkelte lands rapporter:

- Det er viktig at alle avdelinger (plan, anlegg og vedlikehold) samarbeider for å oppnå et godt resultat. Ikke minst har dette betydning for framtidig vedlikehold av gang- og sykkelveier.
- Gang-/sykkelveier må ha minst samme vedlikeholdsstandard som kjøreveiene.
- Anlegg av gang-/sykkelveier reduserer fotgjenger- og sykkelulykkene med 35 — 45%. Godt vedlikehold påvirker også ulykkesantallet i gunstig retning.
- Det er vanskelig å finne egnede maskiner for vedlikehold av gang-/sykkelveier.
- Det finnes få data om vedlikeholdskostnader for gang-/sykkelveier.

Rapporten kan fåes ved henvendelse til Veglaboratoriet, tlf. 02-466960.

## Mål og rammer for 1985 ...

Forts fra side 5

Videre arbeides det nå med anskaffelse av en ny større grave-maskin til erstatning for «belte Brøyten» som idag går på E-18-anlegget Klinestad—Tassebekk.

Det arbeides også med innkjøp av byggekran til bruk ved broene på E 18-anlegget.

Ut over dette er det bare 2 VW LT 35 og 3 Opel Kadett varebiler som er i bestilling sammen med en ny tungtransporttilhenger.

Utbygging ved Ås vegsentral har gått etter programmet. Det nye bygget for vedlikeholdsområde II, laboratoriet, tekn. rasj. m.m. vil stå ferdig etter planen og er beregnet overtatt straks før pinse.

Det er også bestilt for levering medio februar i år en garasjehall. Denne måler utvendig 12,75 m x 50,6 m og vil bli en hall med tre vegger og tak, det vil si åpen fasade. Hallen skal stå ferdig ca. 1. mars og vi vil da kunne få under tak det meste av de maskiner som til nå har måttet stå ute hele året.

Selv om det kanskje er noe sent, så vil jeg benytte anledningen til å takke alle — og spesielt maskin-

avdelingen — for innsatsen i 1984 og ønske alle et godt år i 1985.

*Martin Nordkvelle.*

## PLANAVDELINGEN

### Planleggingsprogrammet som styringsdokument

Planleggingsprogrammet er et styringsmiddel for å få fram det planmaterialet som er nødvendig for å kunne sette opp forslag til Vegvesenets periodiske investeringsprogram, Norsk Vegplan, og de årlige budsjetter og for å gjennomføre prosjektene. Utarbeiding av planleggingsprogram skal derfor inngå som en integrert del av det løpende budsjettarbeid og danne grunnlaget for vurdering av bevilgningsbehov og anleggsstart.

Planleggingsprogrammet er således delvis innrettet på utformingen av den langsiktige vegpolitikken, delvis innrettet direkte på gjennomføringen av veganleggene.

Pålegg om utarbeiding av planleggingsprogram er gitt i forskriftene til § 12 i vegloven. Vegsjefen skal årlig utarbeide et slikt program. Ved vegkontoret er det planavdelingen som har ansvar for utarbeiding og ajourhold av plan-

leggingsprogrammet. Dette skjer i samarbeid med de andre avdelinger og seksjoner.

Planleggingsprogrammet for årene 1985 og 86 er nå utarbeidet. Det er derfor praktisk å gi en orientering om selve planleggingsprogrammet som styringsdokument og om den konkrete situasjon for de viktigste planleggingsoppgaver.

### Planleggingssituasjonen

Plansituasjonen de senere årene har i stor grad vært karakterisert av manglende planavklaring og for kort tid til grunnerverv før anleggsstart. Det ser ut til at denne situasjonen er i ferd med å endres. I 1985 er den eneste reelle usikkerhet knyttet til rv 8, Elveveien.

Alle de spesielle sikkerhets- og miljøtiltakene som skal bygges i 1986, med en foreslått bevilgning på 17,5 mill. kr., har godkjent detalj-/reguleringsplan. For E 18, Fyllpå — Ekely er detaljplan for strekningen Fyllpå — Aulerød sendt kommunen til uttalelse. Det vil foreligge vedtatt detaljplan våren 1985. For strekningen Aulerød — Ekely vil detaljplanvedtak bli gjort våren 1986. Det knytter seg liten usikkerhet til fremdriften av planlegging og grunnerverv for dette prosjektet.

Usikkerheten for 1986-budsjettet knytter seg til Elveveien og rv 310, Horten — Borre med et samlet bevilgningsforslag på 11,0 mill. kr. Når det gjelder Elveveien, er Vegvesenets forslag til reguleringsplan for strekningen innen Hedrum kommune sendt kommunen til videre behandling.

Vi har overfor kommunen presisert at dersom reguleringsplanen foreligger stadfestet til sommeren 1985, kan vi starte anlegget høsten samme år. Det er nå opp til kommunen å gjennomføre reguleringsplanen i dette tempoet. Det er en viss lokal uenighet om planen.

Planlagt anleggsstart for rv 310, Horten — Borre er sent i 1986.



*Det nye administrasjonsbygget på Ås vegsentral vil stå ferdig til innflytting like før pinse. Da vil brakketilværelsen for bl.a. vedlikeholdsområde 2 være forbi.*

Dette forutsetter endelig stadfestede planer høsten 1985 og skjønn høsten 1986.

Vi har reserveprosjekter i form av gang- og sykkelvegplaner i tilfelle de to ovennevnte prosjekter skulle bli forsinket.

### Hovedproblemer innenfor planleggingen

Hovedproblemet på planproduksjonssiden er usikkerheten omkring planene for rv 8, Elveveien og rv 310, Horten — Borre.

Den største enkeltoppgaven vi nå står overfor er planlegging av E 18 i nordre Vestfold. Her trenger vi styrking både når det gjelder bemanning og i form av økte planleggingsmidler.

Ellers er forbruket av konsulent-tjenester ennå noe høyt. Dessuten burde vi hatt sterkere kompetanse på hovedplanlegging. Det er også ønskelig med noe mer ressurser til utredninger og trafikksikkerhetsarbeidet.

### Mål for planleggingen

For de forskjellige plantyper har vi følgende mål:

**Overordnede planer:** Fremskaffe plangrunnlag senest i løpet av 1987 for prioritering av prosjekter i NVP for 1990-93 og 1994-97. Dette omfatter følgende hovedplaner:

- E 18, Nordre Vestfold
- E 18, Stokke
- E 18, Hedrum

- Rv 306, Glenne — Skoppum
- Rv 315, Botneveien — Hvalberg

**Detalj- og byggeplaner:** Fra og med utarbeidelsen av 1987-budsjettet ha vedtatte detaljplaner for alle anlegg inklusive sikkerhets- og miljøtiltakene.

**For grunnervet** er det et mål at alle detaljplaner skal foreligge halvannet år før anleggsstart. Rettskraftig skjønn må foreligge før anleggsstart.

Det er også en målsetning til enhver tid å ha planer for reserveprosjekter i samme størrelsesor-

Forts. neste side —

## Handlingsprogram for planlegging

Rv.	Strekning	x) Plannivå	Planlegging i			Anlegg start
			1985	1986	1987	
	Ordinære veganlegg					
E 18	Sem-Gulli S-Fyllpå	H/D				
E 18	Fyllpå-Aulerød	D/B				
E 18	Aulerød-Ekely	D/B				
E 18	Vassbotn	D/B				
310	Horten-Borre	D/B				
8	Elveveien	D/B				
E 18	Stokke	H				
E 18	Nordre Vestfold	H				
E 18	Hedrum	H				
E 18	Bommestad	H				
306	Glenne-Skoppum	H				
315	Botnevn.-Hvalberg	H				
315	Ringveg Tønsberg	H				
315	PUS: riksveger	H/D/B				
	<b>Gang- og sykkelveger:</b>					
E 18	Lysdalsv.-Gutu	D/B				1989
E 18	Foss bru-Galleberg	D/B				1990
E 18	Ås-Semsbyen	B				1986
35	Valleåsen-Revetal	D/B				1989
301	Stavern-Grevle	B				1985
301	Grevle-Brekke	D/B				1990
303	Kryss Z-154-Tjøllingvollen	B				1989
303	Melsom skole-Vear	D/B				1989
308	Grindstuvn.-Kjernåsvn.	D/B				1990
308	Stangeby-Engås	H				1990
310	Kopstad-Nykirke	D/B				1989
310	Horten sentrum-Trimveien	D/B				1990

x) H — Hovedplan D — Detaljplan B — Byggeplan

## Julekryssordet

Julekryssordet i forrige nummer ble vunnet av Arne E. Dahl på anleggsavdelingen og Dag Rønning Jensen, Sem ingeniørvesen. Vi gratulerer. Konfekten er sendt.

Denne gangen har vi ikke noe nytt kryssord, men vi lover alle kryssordinteresserte å komme sterkere tilbake senere.

Løsningen på forrige oppgave var:

### Mål og rammer for 1985 ...

Forts. fra foreg. side

den som den usikkerhet som finnes innenfor budsjettet. For 1986-87 har vi, med normal planfremdrift, reserveprosjekter for ca. 20 mill. kr. i form av spesielle sikkerhets- og miljøprosjekter.

Det er ellers en målsetning at flest mulig planer, først og fremst hovedplaner, skal utarbeides i egen regi. Det ser likevel ut til at vi i de nærmeste år må bruke 4-5 konsulentårsverk for å oppfylle de øvrige mål for planleggingen.

### Øvrig virksomhet knyttet til planfunksjonen

Hovedoppgavene på utredningssiden i 1985-86 vil være en større trafikkundersøkelse i nordre Vestfold, tungtransportplan for Sem/Tønsberg, generalplanarbeidet i Tønsberg, ringveg Tønsberg, etablering av vegregisteret og enkelte før-/etterundersøkelser i forbindelse med konkrete vegprosjekter. Høsten 1986 må også arbeidet med neste revisjon av Norsk Vegplan startes opp. Som nevnt i pkt. 2.2., er det behov for en viss økning av ressursene.

Forvaltningsoppgavene på planavdelingen har en rimelig ressurstilgang og behandlingstiden er stort sett akseptabel. Det spesielle trafiksikkerhetsarbeidet og bistand overfor kommuner i deres planlegging ligger noe tilbake.

## LØSNING PÅ FORRIGE OPPGAVE VAR:

1	J	2	U	3	L	4	E	5	N	6	U	7	M	8	M	9	E	10	R	11	S
10	U	S	A	11	Ø	D	E	12	R	A	13	N	E								
14	L	Y	N	15	E	T	16	D	17	R	O	N	E	N							
18	E	N	D	R	E	19	F	L	A	G	G	20	I	T							
21	B	L	E	22	N	O	E	23	E	E	24	R									
	24	I	T	25	T	E	26	M	27	O	N	R	O	E							
28	K	G	29	I	L	A	30	R	31	E	32	R									
32	K	E	F	L	A	V	I	K	33	R	O	E									

### Test deg selv ...

Forts. fra side 19

- Du kjører i en envegskjørt gate og skal svinge til venstre. Hvor skal bilen være plassert i kjørebanelen før sving?
  - Så langt til venstre som mulig
  - Inn mot midten av kjørebanelen
  - Så langt til høyre som mulig
- Ved å kjøre i 25 km/t fikk du en bremselengde på 5 m. Hvor lang blir bremselengden når du øker farten til 75 km/t og forholdene ellers er like?
  - 25 meter
  - 35 meter
  - 45 meter

### Prosjektkatalog ...

Forts. fra side 18

oppfylle disse målsettingene. Katalogen gir en kort omtale av 305 prosjekter innenfor bl.a. områdene planlegging og oppfølging (60), slitedekker (136), vintervedlikehold (54) og organisasjon (16). Omtalen omfatter et avsnitt om målsetting/hensikt med prosjektet, kontaktperson, publikasjoner og forventet avslutningspunkt. Flere av prosjektene er i startgroppen. Katalogen vil derfor beholde sin aktualitet frem til neste kongress. En verdifull oppslagsbok for oss som legger vekt på det nordiske samarbeidet.

Rapporten kan fåes ved henvendelse til Veglaboratoriet, tlf. 02-466960.

### Vegdagene '85 ...

Forts. fra side 15

Vegdirektør Eskild Jensen åpner Vegdagene.

Arrangører er Vegdirektoratet, Vegingeniørenes avdeling av Norske Sivilingeniørers Forening og tidsskriftet Våre Veger.

Test deg selv  
De riktige svarene er:

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

**Juleavslutninger ...**

Forts. fra side 9

møtet 14. desember til en enkel

juleavslutning med kaffe og rundstykker. Her ble også 65-årsdagen til administrasjonsjef Leif Blomdal behørig feiret med gave og taler.



Også fellesmøtet markerte julen på møtet 14. desember. Her ble også Blomdals 65-årsdag behørig feiret.



Av de mer uformelle juleavslutningene tar vi med bilde fra sammenkomsten som jentene på arkiv/skrivestue fikk i stand for dem som har sin kontor plass i 6. etg. på vegkontoret.

*Personallytt*

50 ÅR

Nils W. Berg 24. mars  
Kjell Karlsen 18. april  
Johanne Johansen 20. april

60 ÅR

Adolf Akerholt 31. mars  
Hilmer Anholt 23. april

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

VI ØNSKER VELKOMMEN

Marit Skudal, vegkontoret V  
Elin Gabrielli, rengj. ass. Bilt. Tønsberg  
Gerd Sonja Larsen, rengj. ass. Bilt. Tønsberg  
Berit Gro Kittilsen, tegneass. planavdelingen

VI TAKKER FOR GODT SAMARBEID

Øystein Ludvigsen  
Gunn Berit Øyaland

ENDRINGER I ARBEIDS-OMRÅDER/  
TILSETTINGER

Aage H. Carlsen har tatt over stillingen som leder av trafikkseksjonen etter Øystein Ludvigsen som har sluttet.

25 ÅRS TJENESTE

Ernst Thunberg 25. januar

**Jeg vil med dette takke** for de fine gavene jeg fikk da jeg sluttet i vegvesenet sommeren 1984.

Vennlig hilsen  
Arne Granstøl

# Dette dreier seg om fart og fartsgrenser. . .

Visste du at:

— fastsettelse av fartsgrenser alltid er en avveining mellom hensynet til fremkommeligheten for kjørende og hensynet til sikkerheten for kjørende og andre som eventuelt ferdes langs vegen



— et fartsgrenseskilt forteller oss om høyeste tillatte kjørefart. Skiltet sier i k k e at her m å du holde for eksempel 50 km/t



— skiltet «slutt på særskilt fartsgrense» betyr at den generelle fartsgrense (50 eller 80 km/t) da gjelder, og at det derfor i k k e er «fritt fram» som du vil selv.

