



Vestfolder'n

Nr. 4 — 1985



Vestfolder'n

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Vestfold

NR. 4 - OKT. 1985

11. årgang

Redaktør:
Jan Haugerød

Redaksjonsråd:

Kåre Holtung
Olav E. Krogstad
Trygve Larsen
Andreas O. Setsaa
Rolf Sommervik

Redaksjonens adresse:

Statens vegvesen
Vestfold
Boks 323,
3101 Tønsberg

Opplag
1000 eksemplarer

Trykk:
TØNSBERGS AKTIETRYKKERI

INNHold:

E-18 trafikkavvikling - trafikk sikkerhet	3
Midt i trafikken fra E-18	4
Boliglån til statsansatte	5
Status etter første halvår	6
Ny E-18 i nordre Vestfold	8
Årets pensjonisttur	10
Permisjoner	11
Arbeidsmiljø	12
Organisering av vedlikeholdsdriften	13
Mopedopplæring i Vestfold	14
Feilprioritering av midler i vedlikeholdet	15
Kjemisk helsefare	15
Aksjon bedre bilist	16
Brevkurs i moderne ledelse og aktivt personalarbeid	17
Trafikkundersøkelse	18
Stor fare for viltkollisjoner	20
Gangbru på rekordtid	21
Fagopplæring av lærlinger	22
Anleggsdriften første halvår 1985	24
Kryssord	26
Vedlikeholdet første halvår 1985	26

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

Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.

FORSIDEBILDE:

Sommertid er tid for legging av asfalt. Her ved Gravdal forsterkes rv. 312 med plastnett og asfaltdekke.

E 18 TRAFIKKAVVIKLING — TRAFIKKSIKKERHET

Innen 1990 vil vi ha en ny E 18 forbi Semsbyen. Etter Stortingsbehandlingen av NVP for 1986—89 kan vi se fram til en ny E 18 i nordfylket innen 1995. Vi har allerede store problemer med å avvikle trafikken på en tilfredsstillende måte sommerstid. Vi står derfor foran en flerårig oppgave med økende avviklingsproblemer på E 18.

Noe forsiktig kan vi vel hevde at trafikkavviklingen i sommer gikk rimelig bra. Det er nok flere grunner til det, men først og fremst at trafikantene rettet seg etter de anvisninger politiet og veivesenet ga. Det vil også være måten vi kan løse denne spesielle oppgaven på i årene fram til vi har en fullverdig motorveg gjennom Vestfold.

Vi har imidlertid registrert en urovekkende tendens, idet antallet ulykker på E 18 igjen er oppadgående. Utviklingen hittil i år tyder på at det ikke er noen tilfeldighet at vi ifjor hadde en sterk økning i antall registrerte personskadeulykker på denne vegen. E 18 står for 15—20% av alle registrerte ulykker i fylket og er således vel verdt en ekstra innsats og årvåkenhet.

Mye tyder på at «kjøreklimaet» er blitt hardere. Hastighetsnivået er for høyt og tålmodigheten for liten. Egeninteressen i trafikken settes foran hensynet til medtrafikantene og til trafikkavviklingen i sin helhet. Mange tar unødvendige sjanser i håp om å komme litt raskere fram. Det fører bare til ulemper for andre og også til ulykker.

Også i Vestfold er det ungdommer i alderen 18—24 år som er sterkest rammet av trafikkulykkene. Det har med holdning og erfaring å gjøre. Opplæring og holdningsskapende arbeid er derfor viktig, og ikke minst stadige drypp av informasjon gjennom massemedia og på annen måte.

For enkelte trafikanter vil det likevel være politiets og biltilsynets tilstedeværelse som teller mest. Det er derfor å håpe at både politiet og vegvesenet får de nødvendige ressurser for å følge opp dette viktige arbeidet. Siktemålet i Vestfold er fortsatt å redusere antall politiregistrerte ulykker med minst 50% i perioden 1978 til 1988.

Målet er mindre enn 260 personskadeulykker i 1988. I 1984 registrerte vi 420, mens vi året før registrerte 395. 395 er det laveste antall registrerte personskadeulykker vi har hatt og er for så vidt en pen nedgang fra 1978 da vi hadde 522.

Til syvende og sist er det du som trafikant som avgjør om fylket skal nå sitt mål — til beste for alle. Det er din oppførsel i trafikken som teller. Politiet og vegvesenet kan bare gjøre det lettere for deg å unngå ulykker.

Johan Lepperød.

VI BEKLAGER

Vi beklager sterkt at dette nummeret av Vestfolder'n er blitt forsinket. Årsaken skyldes langvarig sykdom. Forsinkelsen vil resultere i at vi i år bare vil få ut 5 nummer. Julenummeret tar vi sikte på å få ut i god tid til jul.

Gunnar Eigeland overtar roret i Norges Lastebileierforbund

1. september i år overtok vår tidligere vegsjef, Gunnar Eigeland, roret i Norges Lastebileierforbund, stillingen som administrerende direktør etter Karl J. Bjerklund.

Eigeland begynte i lastebileierforbundet i fjor vår som viseadmi-

nistrerende direktør. Da hadde han noen år på seg som sekretær i Stortingets samferdselskomité. Lastebileierforbundet har dermed fått en sjef med bred bakgrunn fra vegetaten og godt kjennskap til de sentrale kanaler på høyeste politiske plan.

På direkten fra Jarlsberg vertshus

MIDT I TRAFIKKEN

Av Per Härter

Midt i trafikken, P2's populære trafikkprogram, for første gang i direkte sending fra en av landets store flaskehalsar. Ved Jarlsberg vertshus i krysset mellom E-18 og rv. 35 var programleder Vidar Lønn Arnesen godt hjulpet av Eugen Johannesen og Sverre E. Mortensen, fredag 14. juni. Også UP, Trygg Trafikk, Vegdirektoratet, bilorganisasjonene og ikke minst vegvesenet i Vestfold deltok. Ti tross for improviserte arbeidsforhold ble programmet avviklet i vanlig god P2-kvalitet.

Fra vegkontoret deltok Johan Lepperød og Finn E. Berg. Begge ble intervjuet om trafikkforholdene i Vestfold. Lepperød ble først og fremst spurt om hvilke planer vegkontoret har for den videre utbygging av E-18 gjennom fylket. Berg kunne fortelle lytterne om trafikkavviklingen i sommermånedene og om hvordan det fra vegkontorets side arbeides for å bedre dette.

Lars Øygard og Erik Duvholt var på plass. De var opptatt med å demonstrere bilbeltets effekt ved hjelp av en «krasj-bane». Her får publikum kjenne hvordan en kollisjon i bare 5- 7 km/t virker.

Til stede var også KNA med demonstrasjon av bilbeltebruk i «Velte-Petter». Dette er en slags simulator som viser bilbeltets funksjon bl.a. ved velt. Trygg Trafikk hadde spørrekonkurranser og sykkelkontroll foruten en meget aktiv politibetjent Terje Olsen fra Larvik politikammer til stede. Han kjørte med et høyt tempo og utførte til tider reneste klovnummer, og fikk også en fantastisk reaksjon på sin innsats. Først og fremst forsøkte han å vise trafikantene at hva

de enn måtte tro, så er det mange ting i trafikkbildet som virker distraherende. I en vanskelig situasjon skjer imidlertid ting så fort at de aller fleste vil ha problemet med å reagere fort nok.

Mens sendingen gikk på lufta, og trafikken bygget seg opp sydover mot Sem, var UP's motorsykkelpatrulje på farten langs køen. Alle som ikke brukte bilbeltet ble på

denne måten plukket ut og tatt inn til «studio», hvor biltilsynet og UP tok imot. Her ble de konfrontert med valget — enten akseptere den vanlige boten, eller ta en tur i «Velte-Petter» for å prøve seg og få informasjon om bilbeltebruken.

Den første bilisten som ble sendt inn på den vanlige måten var en riktig hard «nøtt», som til tross for at han fikk seg en trykk i «Velte-Petter» ikke ville innrømme at det var nødvendig å bruke bilbelte. — «Jeg vil raskt oppfatte situasjonen, og klare å ta imot støtet med hendene» mente han. La oss håpe at vi i forbindelse med aksjonen



Både Lepperød og Berg gikk på lufta. Her er det Lepperød som går ut på riksnettet på direkten i en samtale med Sverre E. Mortensen.



Programleder Vidar Lønn Arnesen hadde besøk av mange unge jenter som gjerne ville sende et plateønske.

«bedre bilist» ikke vil treffe mange med denne innstillingen.

Også folk fra nærområdet fant vegen til Jarlsberg for å se og høre hva som skjedde. Et par unge

jenter fikk sogar etter lang tålmodighet slippe fram hos Vidar Lønn Arnesen til en prat og et plateønske. Dagen var dermed reddet for dem!!



Det er ikke alltid like lett å komme ut av bilen når man sitter med hodet ned. «Velte-Petter'en» gir en naturlig prøve på hvordan en rundvelt med bil føles.

Statsgaranterte boliglån til statsansatte

I samsvar med departementets forslag i St.prp. nr. 91 (1984—85) under kap. 1632. **Boliglån til statsansatte, vedtok Stortinget 21.5.85 å endre lånereglene slik at kravene til pantesikkerhet og egenkapital oppheves.**

Etter nevnte endring er lånereglene nå:

1. Tjenestemenn i staten kan få boligstøtte som lån til
 - a) innskudd i boligbyggelag, borettslag eller til aksjebolig
 - b) obligasjonsinnskudd i annet boligbygg
 - c) Bygging, ombygging eller kjøp av egen bolig
2. Lånene gis med inntil kr. 22 000.
3. Avdragstiden skal vanligvis være 15 år. I særlige tilfeller kan den settes til 20 år.
4. Lån kan gis til statstjenestemenn i fast organiserte stillinger. Midlertidig ansatte, engasjerte og åremålsansatte tjenestemenn samt overenskomstlønnet, helårsbeskjefteget personale som tjenestegjør full dag, kan få lån når de har sammenhengende tjeneste i staten i 1 år.
Pensjonerte tjenestemenn får lån på samme vilkår som aktive tjenestemenn. Det samme gjelder etterlattepensjonerte ektefeller som må fraflytte tjenestebolig. Unntaksvis kan det også gis lån til barn som må fraflytte tjenestebolig, når begge foreldrene er døde, og det foreligger særlige grunner.

Forespørsler om lån rettes til personalseksjonen. Her kan du også få søknadsskjemaer.

STATUS ETTER FØRSTE HALVÅR 1985

To alvorlige ulykker i 1. halvår endte til alt hell uten at personer kom til skade. Den 14. mai tok det fyr i en ammunisjonsbil fra forsvarret på E 18 ved Skoger. Et stort antall granater eksploderte. Haga bru på fylkesveg Z-945 mellom gammel og ny E-18 i Sande raste sammen natt til 30. mai da en trailer med henger passerte på brua. Traileren med sjåfør og passasjer ble stående på den halvdel av brua som tippet ned i elva. Ulykkene er en alvorlig påminnelse om den aktsomhet og det ansvar som påhviler både vegbrukere og vegholder.

Både bilsalget og omsetningen av bruktbiler har i 1. halvår vært større enn tidligere. Trafikken på E-18 øker mer enn beregnet. Trafikkavviklingen er til tider problematisk, særlig på E-18. Ulykkesutviklingen har ikke vært vesentlig høyere enn antatt, men likevel alt for høy. Selv fylkets minstemålsetting om å redusere ulykkene med 50 % over 10 år kan vi ikke klare. Utviklingen må snus, og vi er på forskjellige felt i gang med å intensivere kampen mot trafikkulykkene.

Viktig i den forbindelse er Biltilsynets oppgaver. Av spesielle saker nevnes mopedopplæringen i grunnskolen som nå begynner å ta form, og «Aksjon bedre bilist 85». I januar ble det gjennomført et større kursopplegg for fylkets kjørelærere og trafikkseksjonens førerprøvesensorer.

Det meste av planarbeidet er i rute. Gjennom Stortingets behandling av NVP 1986-89 har vi fått en viktig avklaring for ny E-18 i nordre Vestfold. Ny E-18 etter det såkalte kombinasjonsalternativet forutsettes ferdig i 1995, ved økning av de ordinære bevilgninger.

Både utbygging og vedlikehold av riks- og fylkesvegnettet går stort

sett etter planene. Kostnadsutviklingen er positiv og innsatsen god. Sikringsarbeidene i Holmestrandsfjellet er tre måneder forsinket, men avsluttes nå til en total kostnad på 4,5 mill. kr.

Ny vegstasjon og laboratorium ble åpnet på Ås 22. mai. I alt er det nå investert ca. 15 mill. kr i ombygging og nybygging på Ås, inkludert en stor garasjehall på 640 m².

Maskindriften og verksteddriften viser noe svakere resultater i 1. halvår, mens lagerdriften er i bedring.

Utgiftene til radiosamband øker sterkt. Arbeidet med å bedre resultatene i maskinforvaltningen er i gang.

Arbeidet med en mer omfattende bruk av EDB går jevnt framover. Etter avklaring med Vegdirektoratet har vi nå bestilt en

ND 100 Compact for levering i august. Maskinen skal senere plasseres på Ås, men vil i første omgang gjøre tjeneste på vegkontoret, inntil vi får levert en ND 530 i mai neste år. I tillegg har vi første halvår anskaffet 6 mikromaskiner. Organisering og opplæring går etter planen.

I samarbeid med andre institusjoner har vi fra januar fått etablert en ny bedriftshelsetjeneste, med lege, to helsesøstre og en fysioterapeut. Vi har i første omgang prioritert driften. Sykefraværet har i 1. halvår gått noe opp. Mye skyldes langtidsfravær.

En annen foruroligende utvikling er at flere sier opp sine stillinger og går over i privat eller annen virksomhet som er bedre avlønnet. Vi får dessuten langt færre søkere til stillinger som krever høyere utdanning.

I første halvår er en stillingshjemmel trukket inn, og i driften fører ansettelses-stoppet til ytterligere reduksjon av tjenestemenn.



En av de alvorlige ulykkene i første halvår var at Haga bru brøt sammen under en trailer natt til 30. mai. Brua ble totalskadet, men heldigvis var det ingen personskader.

I det nye lærlingssystemet har vi nå ansatt fire stykker.

I virksomheten som helhet er aktivitetsnivået relativt høyt. Med interesse og iver går de ansatte inn for å gjøre en best mulig jobb ut fra de ressurser vi rår over. Så langt tyder alt på at vi i løpet av året vil gjennomføre de planlagte oppgaver og utnytte bevilgninger og ressurser på en god måte.

Trafikkavviklingen og ulykkesutviklingen er og vil være det mest bekymringsfulle. Aktiviteten på dette felt må økes både ved egen innsats og gjennom samarbeid med andre. Det gjelder i første rekke politiet, kommunene og fylkeskommunen.

NOEN HOVEDTALL

Bruksklasser

Det har i 1. halvår 1985 ikke vært endringer i bruksklasser. Teledøsningsperioden varte fra slutten av mars til begynnelsen av juni. Tillatt aksellast i teledøsningsperioden ble:

Godkjent for 10 tonn
Godkjent for 8 tonn
Godkjent for 6 tonn

Riksveger	Fylkesveger
47,9 %	10,3 %
100,0 %	49,1 %
	100,0 %

Det ble innført telerestriksjoner på:

15,0 % av 10 tonn-riksvegnettet
1,8 % av 10 tonn-fylkesvegnettet
48,3 % av 8-tonn-fylkesvegnettet

Trafikkulykker

Politiregistrerte personskadeulykker innrapportert pr. juli måned 1984 og 1985.

	Riksveger		Fylkesveger		Komm./priv veger		Totalt	
1. halvår 1984	89	37	30		156			
1. halvår 1985	101	37	26		164			

	Riksveger		Fylkesveger		Kom./priv veger		Totalt	
	Fotgj	Sykl	Fotgj	Sykl	Fotgj	Sykl	Fotgj	Sykl
1. halvår 1984	10	7	5	7	13	4	28	18
1. halvår 1985	8	3	5	7	8	4	21	14



EDB er på full fart inn i virksomheten. 6 mikromaskiner ble anskaffet i 1. halvår. Her er opplæringen i gang på vedlikeholdsavdelingen.

Trafikkutviklingen

Det har vært økning i trafikkvolumet på ca 3% første halvår 1985 sammenlignet med 1. halvår 1984.

Kjøretøyparken

Sammenlignet med første halvår 1984 økte nybilregistreringen i 1. halvår 1985 med 40% på landsbasis.

Nybilregistreringen i Vestfold antas å ligge på landsgjennomsnittet.

NY E 18 I NORDRE VESTFOLD I 1995

Av Tore Foss

Onsdag 5. juni i år var en merkedag i arbeidet med å få løst de store trafikkproblemene på E 18 i nordre Vestfold. Stortinget behandlet da Stortingsmeldingen om Norsk Vegplan for perioden 1986—89. Her besluttet Stortinget å holde fast ved sitt tidligere vedtak om at den nye E 18 skal bygges ut etter det såkalte Kombinasjonsalternativet. Dette innebærer at den nye vegen vil gå fra Buskerud grense, vest i Sande, opp til Hillestad og ned til Snekkestad på nåværende E 18 syd for Holmestrand. Den gledeligste nyheten fra Stortinget var uttalelsene om at Vestfold ville få utvidet sin investeringsramme i neste vegplanperiode for å makte denne oppgaven.

Hovedplanlegging pågår



Stortinget har talt. Ny E 18 gjennom nordre Vestfold skal stå ferdig til 1995. Vestfold vil få tilleggsbevilgninger for å greie dette store løftet.

Arbeidet med hovedplanen har allerede startet opp. Målet er at ny E 18 skal være ferdig utbygget i 1995. Dette betyr at alt planarbeid og grunnverv må være ferdig senest i 1991. Da må anleggsarbeidet starte.

Første fase i hovedplanarbeidet har vært en omfattende trafikkundersøkelse. Resultatene fra undersøkelsen vil foreligge i løpet av høsten. De trafikk tall og trafikkfordelinger som framkommer, vil være bestemmende for utforming av vegsystemet i nordre Vestfold, basert på Kombinasjonsalternativet, med tilknytningsveger, kryss-

plasseringer o.l. Trafikktallene vil også være bestemmende for dimensjoneringen av de enkelte veglenker og kryss i vegsystemet.

Som første fase i hovedplanen vil det bli utarbeidet en utredning som tar sikte på å fastlegge vegsystemet og de viktigste forutsetninger for den videre hovedplanlegging. Denne utredningen forventes å være ferdig i januar 1986. Da vil den bli sendt til høring i de berørte kommuner og involverte, offentlige etater. Utredningen vil også bli lagt fram for fylkets politiske organer.

Den mer konkrete hovedplanlegging langs kombinasjonsalternativet vil gå parallelt med utarbeidelsen av utredningen. Hovedtyngden av hovedplanleggingen vil skje etterat utredningen er ferdig behandlet. Da vil både vegsystemet og andre viktige forutsetninger for den videre hovedplanlegging være fastlagt.

Det kan idag synes som om vi har god tid fram til at ny veg skal stå ferdig om 10 år. I realiteten er dette imidlertid en meget knapp tidsramme for et så stort prosjekt og med så mange motstridende interesser som det er i dette aktuelle området. For å holde tidsfristen, må den tekniske del av hovedplanleggingen være avsluttet høsten 1987. Den formelle behandling av hovedplanen må være avsluttet senest høsten 1988.

Samarbeidsbehovet er stort

Ny E 18 i nordre Vestfold går gjennom 3 kommuner: Sande, Holmestrand og Våle. I tillegg til dette vil prosjektet gripe inn i ansvarsområdet for flere offentlige etater, organisasjoner o.l.

Vi har sett det som viktig å få etablert en samarbeidsgruppe så fort som mulig. Det er tatt initiativ til dette, og samarbeidsgruppen ble konstituert i et første møte på vegkontoret den 3. juli 1985. De som er representert i gruppen, er



Planleggingen er allerede i gang. Bl.a. ved hjelp av luftfotografering av de aktuelle områdene. Her er Svein Andreassen (t.v.) og Bjørn M. Sørensen (t.h.) fra Konsulentfirma Ing. Kjell Bruer sammen med flyver Tore Kavli.

foruten de 3 nevnte kommuner, Universitetets oldsaksamling, Fylkesmannen, Fylkeslandbrukssjefen, Fylkesskogsjefen og Fylkesrådmannen.

Denne gruppen skal fungere så lenge hovedplanleggingen pågår. I tillegg til dette vil det selvfølgelig bli gitt informasjon og etablert samarbeid også med grunneiere, velforeninger, lag o.l. Allerede over ferien i år vil dette bli gjort.

Vegkontorets største prosjekt

Kombinasjonsalternativet fra Buskerud grense til syd for Holmestrand er ca. 35 km langt. I tillegg til dette kommer parallellveger og tilknytningsveger. Kostnadene for prosjektet er i størrelsesordenen en halv milliard kroner.

Vegkontoret står her overfor sin største oppgave hittil.

Bilbeltekampanjen 1985

Av Lars Øygard

Bilbeltekampanjen 1985 er et samarbeidsprosjekt med Statens Vegvesen, Vegdirektoratet og Trygg Trafikk som aktører. I Vestfold har Biltilsynet stått ansvarlig for forskjellige opplegg, med meget god støtte av politiet og det militære.

Temaet har vært gjenganger ved messer i Sandefjord, Tønsberg og nå sist Horten. Videre fikk vi i samarbeid med politiet i Tønsberg låne en kollisjonssimulator fra Vatneleiren, som på en realistisk måte har vist bilbeltets betydning ved sammenstøt i lave hastigheter. Denne var også et av innslagene i P2s «Midt i trafikken»-sending fra Jarlsberg Vertshus.

Videre har ungdommen i Forsvarets leirer vært en målgruppe i denne informasjonskampanjen. Vi har allerede kjørt et ukasopplegg ved ØSB, Horten, og videre står Bollærne Fort og Stavern for tur. Vårt motto er: «De vi er gla' i vil vi ta vare på, bilbelte er en måte».



Her er kollisjonssimulatoren i sving under P 2's «Midt i trafikken» fra Jarlsberg Vertshus. Gaute Amundsen fra politiet og vår egen Erik Duvholt betjener apparatet.

ÅRETS PENSJONISTTUR AVVIKLET

Av Per Hårter

«Utrolig hva de får til i dag —». Med disse ordene takket Arnt Lien vegsjefen og velferdskomiteen for turen.

Hovedingredienser i årets tur var besøk på E 18-anlegget, Hvalfangstmuseet og middag på Sydvesten i Helgeroa.

Etter at 44 pensjonister av nærmere 140 i etaten var hentet med buss fra Sande i nord til Larvik i sør, ble alle samlet på Holms Motell på Amundrød. Her ble det servert en sen frokost, eller «brunch» som det kalles på fagspråket. Med andre ord, startet våre pensjonister dagen med rundstykker, wienerbrød og kaffe, før turen gikk videre til E 18 anlegget Fokserød.

Her ble de tatt imot av anleggsbestyrer avd.ing. Einar Hansen. Med han som guide ble anlegget befart fra Klinestad til Hørdalen, det vil si den delen av anlegget som var farbar med buss. Ialt var det bare noen få hundre meter pensjonistene måtte nøye seg med et lite glimt av.

Anleggskostnader på 84 mill. kroner, 170 000 kbm masseflytting, 6 bruer og 1 undergang, 90 000 kbm fjell og skjæringer på opptil 60—70 000 kvm, slik rant informasjonene med stor sikkerhet fra Einar Hansen.. En bedre guide kunne de knapt få, og informasjonene gikk «rett hjem» hos de gamle vegarbeiderne, og ble sammenlignet med hva de selv i sin tid hadde vært med på. Ikke minst var nok særlig de eldste imponert over sammenligningen med tidsrammene for framdriften idag, mot hva som var vanlig på deres egen tid. Det kanskje nyeste og mest uvante, var nok allikevel at etaten legger ned så meget som 1,5—2 mill. kroner i bakkeplanering og utlegging av jorder på området



3 av forgrunnsfigurene på pensjonistturen. Arnt Lien, Mary Kristensen og Johan Lepperød.

som tidligere var vanskelig tilgjengelige.

Etter Fokserød sto besøk på Hvalfangstmuseet i Sandefjord på programmet. Av våre pensjonisters generasjon har nær sagt halve

Vestfolds mannlige befolkning en eller flere sesonger på feltet, og for enkelte var nok dette et gjensyn med tidligere tider. Det falt også endel kommentarer fra enkelte av disse, et par med opp til ni



Noen av gamlekara på rusletur i Helgeroa.



På Hvalfangsmuseet i Sandefjord fortalte Ruth Width Endresen om hvalfangstens historie. Et emne mange av pensjonistene kjente godt fra yngre dager.

sesonger som hvalfangere. På Hvalfangstmuseet ble pensjonistene tatt hånd om av Ruth Width Endresen, som med tyve års erfaring, la for dagen en imponerende kunnskap om tidligere tiders fangst.

Som toppen på kranssekaka ble turen avrundet med middag på «Sydvesten» restaurant i Helgeroa, der vegsjefen Johan Lepperød

i en kort tale kunne fortelle at han av deltakerlisten hadde funnet ut at den gjennomsnittlige tjenestetiden lå så høyt som 30—35 år. En virkelig oldtimer, selv i dette laget, var Arnt Lien som allerede i 1922 begynte i vegvesenet. «Men,» som han selv sa det — «jeg hadde før dette jobbet noen år som vegvokter.»

«Det er godt å ha en god garde

foran oss,» sa Lepperød i slutten av sin tale, «en god garde som kan virke som en inspirasjon for oss som kommer etter». Som den «oldermann» Arnt Lien er i dette laget, var det han som til slutt tok ordet og takket vegsjefen for denne, og de årlige turene vegvesenets pensjonister får være med på.

«Det er fint for oss å komme ut litt, og få se alt det som skjer i dag, men det er så rart å tenke tilbake på hvordan det var den gang jeg var i arbeidet, takk for turen,» avsluttet Lien. En takk som ikke minst var rettet til velferdskomiteen.

Til slutt er det god grunn til å nevne velferdskomiteen spesielt. For undertegnede som journalist ved disse turene, har det vært en opplevelse å se hvilke inntrykk og gleder det spres hos våre pensjonister når de kommer sammen på denne måten.

Her treffes gamle arbeidskamerater, de slår av en prat om hva som var, og ikke minst fortelles det historier. Et godt tiltak og et fint opplegg som komiteen har all mulig ære av.

Personalseksjonen orienterer

PERMISJONER

Fødsels- og omsorgspermisjon

En lønnstaker har rett til tjenestefri med full lønn i 18 uker i forbindelse med svangerskap og fødsel, dersom hun har minst 6 måneder forutgående sammenhengende tjeneste. Permisjonen skal legges til den tid det ytes kontantstønad (fødselspenger) etter lov om folketrygd § 3-21. Lønn gis fra det tidspunkt hun slutter i arbeidet, dog høyst 12 uker før fødselen og minst 6 uker etter fødselen.

Gjenopptar arbeidstakeren arbeidet etter nedkomsten før hun har oppbeåret lønn i 18 uker, gis en annen, dersom vedkommende har omsorg for barnet og fyller vilkårene i nr. 1 om tjenestetid, tjenestefrihet med lønn for den resterende del av perioden, dog ikke utover 12 uker.

Har en hatt en slik permisjon, får en ikke permisjon med lønn under nytt svangerskap før en har vært i tjeneste igjen i minst 1 måned. I tilknytning til den permisjon som er

nevnt ovenfor, har foreldrene **tillsammen** rett til 3 års tjenestefri **uten** lønn (omsorgspermisjon). Permisjonen må tas før barnet blir 10 år.

I forbindelse med farens rett til 2 ukers omsorgspermisjon ved fødsel, jfr. arbeidsmiljølovens § 31, pkt. 2, gis rett til lønn under permisjonen dersom han overtar omsorgen for andre mindreårige barn i hjemmet eller tar hånd om moren og barnet etter fødselen. Permisjonen med lønn gis innenfor rammen for velferdspermisjon.

Ved adopsjon av barn under 5 år gis adoptivforeldrene som har minst 6 måneder forutgående

Forts. side 19 —

ARBEIDSMILJØ

er blitt et av disse hverdagsordene vi omgir oss med og som dekker så mange forhold at det utvilsomt kunne ha sin faste overskrift i Vestfolder'n.

Utviklingen av arbeidsmiljøet går fremover også i vegvesenet og oppmerksomheten rettes inn mot nye felt.

I «riktig gamle dager», da undertegnede begynte i vegvesenet, snakket vi mest om vernearbeid og tenkte med det, først og fremst på beskyttelse mot skader på våre produksjonsarbeidere i anlegg, vedlikehold og verksteder.

Som følge av at skadetilfellene har blitt færre, har ikke lenger innsatsen mot denne del av arbeidsmiljøet den samme dominerende plass.

Før så denne omprioritering til at vi blir sløvere når det gjelder å beskytte oss mot det jeg vil kalle «hverdagsfarene»?

Når vi går gjennom skaderapportene for de senere år, får vi lett det inntrykk at større forsiktighet hos skadede ville ført til at uhellet kanskje kunne vært unngått.

Våre produksjonsarbeidere har alle lang erfaring, og skulle derfor ha de beste forutsetninger for å kunne bedømme risikoen i de fleste arbeidssituasjoner vi har i vegvesenet. Kanskje er det også noen som synes det er utidig at vi nå peker på disse «selvfølgelighetene».

Skadetilfellene forteller oss at dette likevel er nødvendig. Det ser ikke ut til at den erfarne er mer oppmerksom enn den mindre rutinerne.

Vi står nå overfor en ny situasjon i vegvesenet ved at vi har tatt inn 4 lærlinger som skal få sin fagutdannelse i bygg-/anleggsfaget. Til fagutdannelsen hører også kunnskaper om risiko på arbeidsplassen. Gode holdninger til bruk av verneutstyr, forsiktig omgang med ukjente stoffer og uvant utstyr

er viktig ballast å få med på veien inn i arbeidslivet.

Ansvar for at arbeidsplassene våre er trygge, hviler som alle vet både på arbeidsgiveren og arbeidstakeren. Ingen ansatt kan stille se likegyldig til farefylte forhold på arbeidsplassene i vegvesenet.

Vi har også enkelte arbeidsplasser i vegvesenet hvor risikoen for skader er større enn andre steder. Vi erfarer vel også at vi lever oss

så inn i oppgavene vi skal løse, at følelsen av utrygghet etter hvert blir betydelig mindre enn den risiko vi utsetter oss for.

Også her i vårt eget bedriftsorgan ser vi av og til avbildet situasjoner på arbeidsplasser hvor dette gapet mellom tilsynelatende følt trygghet og risiko for skader er stort.

Vi har høy standard på det meste av hva vi produserer i vegarbeidsdriften i Vestfold. Den samme standard skal vi også sette til arbeidsmiljøet på våre arbeidsplasser.

Andreas Setsaa.



Det er mange situasjoner i driften vår som krever spesiell oppmerksomhet rettet mot arbeidsmiljøet.

STATUS ETTER FØRSTE HALVÅR

Forts. fra side 7 —

Økonomi

	Disp. pr. 1.1.85	Planl. 1. halvår 1985	Forbr. 1. halvår 1985	(mill. kr.) Forbr. i % 1. halvår
av planl.				
Riksveg anlegg	69,9	32,0	29,2	91
Riksveg vedl.h.	64,7	22,2	25,6	115
Aksjon skoleveg	2,3		0,1	
Asfalteringsprogr.	3,0			
Fylkesveg vedl.h.	24,5	8,7	8,3	95
Adm.(vegtr. og biltilsyn)	31,7		15,1	

ORGANISERING AV VEDLIKEHOLDSDRIFTEN

Av Jan Haugerød

Arbeidsgruppen som har vurdert organiseringen av vedlikeholdsdriften hos oss, har lagt fram sin første innstilling. Innstillingen, som tar for seg områdeinndelingen, vegstasjonenes plassering og avdelingens spesialfunksjoner, inneholdt ikke noe som fikk ledermøtet, organisasjoner eller andre til å sperre øynene opp.

Arbeidsgruppen, som har bestått av Nils I. Skjevik, Erik Andersen, Øyvind Lindseth, Audun Nordbotten og Oddvar Bakken, fikk følgende mandat:

«Gruppens mål er å komme fram til en organisasjonsform for vedlikeholdet som kan bedre den interne driftsmessige produktivitet, samtidig som den skal ivareta en god service overfor offentlige etater, trafikanter, publikum og naboer.

Områdeinndelingen vurderes med det siktemål å kunne møte de utfordringer vedlikeholdet vil stå overfor i 1990-årene.

Gruppen skal videre vurdere behovet for spesialfunksjoner tilknyttet vedlikeholdet».

I innstillingen fra utvalget er det tatt med en rekke vurderinger av alternative løsninger, og det er en rekke bakgrunnsdata som vi her ikke ser det nødvendig å ta med. Vi går rett på gruppens konklusjoner, og det er her det ikke er store avvik fra dagens organisering av vedlikeholdet.

Gruppen foreslår fortsatt 3 vedlikeholdsområder. Område 2 og 3 bør også i framtiden ha utgangspunkt fra de moderne vegstasjonene på Ås og Vervingen. For område 1 har gruppen sagt at det bør vurderes nærmere om vegstasjonen bør legges til Holmestrand

(Hillestadorrådet) istedenfor Sande. Denne vurderingen kan først gjøres når traseen for ny E 18 er fastlagt.

Heller ikke vedlikeholdsavdelingens spesialfunksjoner har gruppen foreslått noen vesentlige endringer med. Både skiltseksjonen, dekkfunksjonen og laboratorieseksjonen ser ut til å komme til å bestå i store trekk som idag.

Innstillingen er behandlet internt. Den har også vært til uttalelse i kommunene og fylkeskommunen. Vegdirektoratet skal nå godkjenne innstillingen.

I løpet av høsten skal arbeidsgruppen ta fatt på neste del av vedlikeholdets organisering. Da blir det bemanning av administrasjonen inne på vegkontoret, vegstasjonene og mannskapet i områdene som skal under lupen. Videre skal det blant annet vurderes hvilke oppgaver det er aktuelt å legge til vegstasjonene.

Arbeidsgruppen har sagt at det bør vurderes nærmere om Sande vegstasjon bør flyttes.



MOPEDOPPLÆRING I VESTFOLD

Mopedopplæring som valgfag i ungdomsskolen — nå er det endelig blitt virkelighet. Det gode samarbeidet mellom Skoledirektøren i Vestfold og biltilsynet har båret nye frukter. I skoleåret 1984/85 har halvparten av ungdomsskolene i fylket gitt dette tilbudet til ca. 150 elever i 9. klasse. På denne måten har disse elevene gjennomgått et 72 timers opplegg i teoretisk og praktisk mopedopplæring.

På materiellsiden er det laget en undervisningsplan for såvel teoretisk som praktisk undervisning, bestående av 12 teoretiske deler og 4 praktiske, herunder grunnleggende og videregående tekniske øvelser, trafikal kjøregård og nødmanøverdel. Det er laget delprøver til teoridelen og en egen videofilm til den praktiske delen, som viser samtlige enkeltøvelser med kommentarer.

Mopedopplæringen skiller seg vesentlig fra annen føreropplæring ved at vi står overfor et kjøretøy som både av unge og foreldre blir betraktet som relativt ufarlig p.g.a. sitt lave fartspotensial. Likevel er

Av Lars Øygard

det en kjent sak at mopedførere er en ulykkesutsatt gruppe med en ulykkesrisiko 5 ganger så stor som bilførere.

De unge mopedførerne er stort sett «flinke» rent teknisk, men de mangler vesentlig innsikt og lærdom i forhold som observasjonsteknikk, plassering og fartsavpassing.

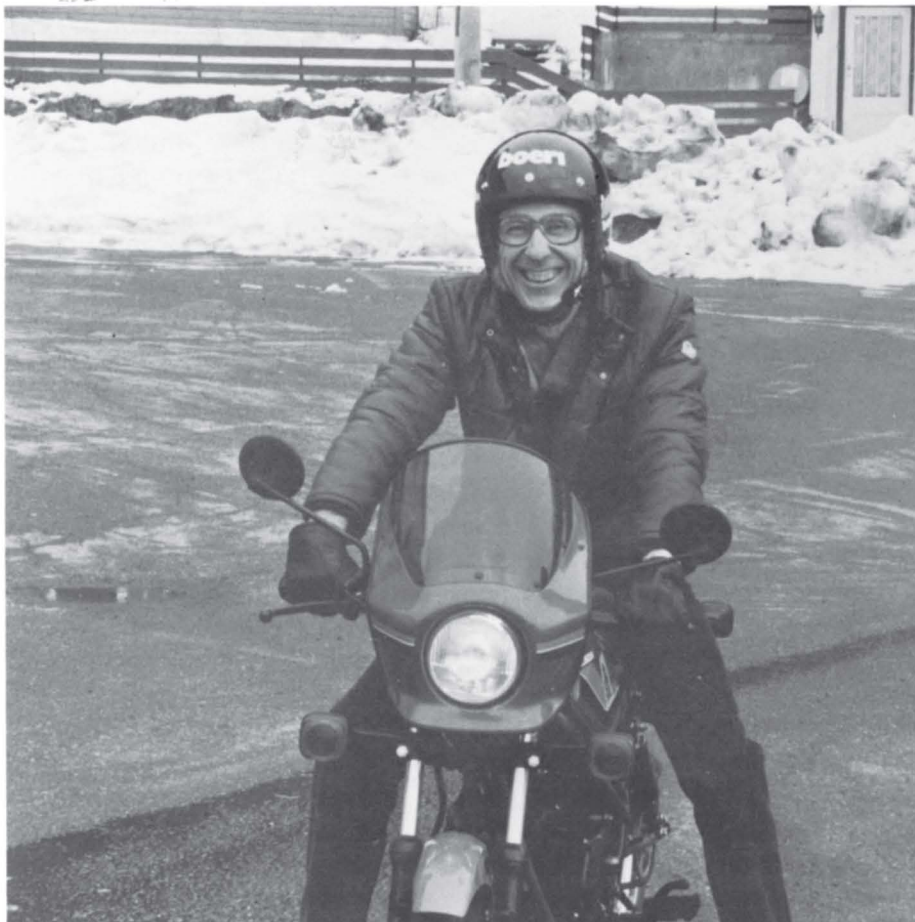
Dessuten har de manglende forståelse for eget verneutstyr og hvilken betydning kjøretøyets tekniske standard har.

Men sist og ikke minst anser vi mopedopplæring som et holdningsfag der stikkordene er bedre risikooppfattelse og samarbeid i trafikksamfunnet.

Av denne grunn har vi valgt å satse på den lærerressursen som kjenner denne ungdomsgruppen best, lærere i ungdomsskolen.

I mars i år arrangerte vi det 3. kurset i rekken med 21 lærere på skolebenken. Kursinnhold denne gangen var gjennomgåelse av mopedens konstruksjon og virkemåte og praktisk kjøretrening med instruktørkommentarer.

Lærerne kunne tilbakemelde om et populært valgfagtilbud ved skolene. Når vi i tillegg får myndighetenes krav om mopedførerbevis fra neste år, vil ganske sikkert populariteten øke enda mer.



Mopedopplæring er et populært fag i ungdomsskolen mener lærer Arne Kjær fra Sem skole.

ORDET FRITT ...

FEILPRIORITERING AV MIDLER I VEDLIKEHOLDSDRIFTEN

Bruker vi for mye penger på veger som er lavt prioritert?

Kanskje?

Ser vi kun på de midler som disponeres av vedlikeholdsområdene er påstanden riktig. Men er dette et reelt utgangspunkt?

Hvor brukes anleggsmidlene? Hvor brukes vedlikeholdets asfalt-penger, Skilt-penger?

Anleggene er prioritert etter viktighetsgrad og de største vegene får først midler. Dette er naturlig.

Vedlikeholdets midler til asfalt har en fin kurvefordeling etter vegenes viktighet. Dette er lett å styre etter våre målsetninger, skilt- og malingsarbeider følger ideelt med.

Problemene hopper seg opp i siste ledd dvs. vedlikeholdsområdene, hvor det er nesten nødvendig å holde alle vegenes åpne.

Personellet i utedriften spør: Hvorfor skal vi lappe mer asfalt, grave mer grøft, rydde mer langs meget viktige veger enn langs minst viktige veger. Eks. rv. 8 er ny og får som kjent asfalt av høy kvalitet regelmessig. Grøftene er

relativt bra og risknuseren takler skråningene. Hva så med fylkesveg Z 213, ottadekke med knapt 3 cm tykkelse lagt i 1976 på dårlig grusveg. Levetid før overtrekk kalkulert til 3 år. Nå har det gått 9 år. Kan vi vente annet enn krakelering og hull.

Vegskråningens skjæringer er så ujevne og steinfylte at mekanisk rydding er uhensiktsmessig. Vi eier endel grunn på stedet, men har ikke midler til å grave/sprengte grøfter. Hvor bør vedlikeholdssatsen komme?

I referat fra økonomistyring i vedlikeholdsdriften pkt. 3/3 i møte nr. 3/85 står det:

«Pengeforbruk på målområdene. Det ble foretatt en kort orientering, gjennomgang av Heimdal. Temaet blir nærmere belyst på egne møter i vedlikeholdsdriften. Et tankekors for driften er at veger som er lavt prioritert får forholdsvis store økonomiske tildelinger».

Jeg er ikke enig i den formulering som fremkommer og spør: Er det sikkert at veger med lav prioritering

får forholdsvis store økonomiske tildelinger?

Jeg tror jeg vil svare nei og foreta denne vurdering.

Vi har et anleggsbudsjett til investering på ca. 70 mill. kroner på riksveger og 4,4 mill. kroner på fylkesveger.

Av vedlikeholdsbudsjettet på 68 mill. kroner for riksveger og 20,5 mill. kroner for fylkesveger har vedlikeholdsområdene henholdsvis 25,5 og 9,1. Dette innebærer at vedlikeholdsområdene disponerer 24% av våre driftsmidler, som siste ledd i prioritetskjeden. Bør også disse midlene gå til de høyest prioriterte veger? Jeg mener nei, idet noen også må nytte midler på lavt prioriterte veger.

Skal vi få et reelt syn på kostnadene for våre veger etter viktighetsgrad må vi spørre:

1. Hva er investert i veger for anleggsmidler?
2. Hva investeres i form av nye asfaltdekker m.v.?
3. Hva brukes av vedlikeholdsområdene?

Disse tall må stilles sammen og beregnes mot en tidshorisont.

Om slike beregninger gjøres tror jeg at kostnader pr. km veg vil se helt annerledes ut enn det som nå presenteres kun basert på vegvedlikeholdsområdenes budsjetter.

Audun Norbotten

Vernelederen orienterer:

KJEMISKE HELSEFARER

Ingen kan vel unngå å legge merke til den oppmerksomhet som er rettet mot bruken av løsningsmidler i det daglige arbeidet i det siste.

Vi i vegvesenet er nok ikke de mest utsatte i så henseende, men vi har klart arbeidsoppgaver som medfører at vi også må ta dette alvorlig.

For å informere om de forskjellige stoffene som brukes i våre

mangfoldige arbeidsoppgaver, er det nå opprettet et stoffkartotek. Dette stoffkartoteket skal finnes på alle vegstasjoner, arbeidsplasser og vegsentralen. Kartoteket skal være lett tilgjengelig for alle ansatte og arbeidsledelsen skal benytte dette når de planlegger arbeidsoppgaver som medfører bruk av stoffer som er helsefarlige.

Stoffkartoteket er oppbygd av brukerveiledninger for de forskjell-

lige stoffene. Denne brukerveiledningen inneholder navn, bruksområde, helsefare, vernetiltak, førstehjelp, brann og eksplosjonsfare.

Når det gjelder innkjøp av stoffer som ikke er beskrevet i stoffkartoteket, skal vi forlange å få produkt-datablad før vi bestiller eller kjøper varen. La deg ikke avfinne med at produktdatabladet blir sendt senere. Dette SKAL foreligge ved bestillingen.

Et godt råd for å unngå unødvendig påvirkning av de helsefarlige stoffene, er å lese bruksanvisningen på emballasjen og følge de råd som står der.

AKSJON BEDRE BILIST

Av *Martin Visnes*

Biltilsynet i Vestfold har siden slutten av juni gjennomført en rekke kontroller i forbindelse med aksjon bedre bilist 85.

Kontrollene er foretatt i hele fylket, og har i sommermånedene spesielt vært konsentrert i helgene.

De fleste av kontrollene er holdt i samarbeid med politiet. I tillegg til tekniske kontroller er det også lagt stor vekt på den trafikale siden.

Det er foretatt tekniske kontroller på ca. 1460 kjøretøy. 709 kjøre-

tøyer fikk utstedt mangellapp, mens 36 kjøretøyer hadde så store mangler at de ble avskiltet på stedet.

Adferdskontrollene har vært holdt på steder hvor det er en stor andel overtredelser av trafikkreglene, slik som forbikjøring i sperrefelt og forbikjøring hvor det er skiltet forbikjøring forbudt. Bilførere er også blitt informert om viktigheten av å holde god avstand til forankjørende.

Ved adferdskontrollene blir det gitt informasjon til førerne om

eventuelle overtredelser som er foretatt. I de groveste tilfellene har politiet foretatt anmeldelser.

Biltilsynet har på forsommeren også deltatt på utstillinger i Tønsberg og Sandefjord.

Temaet på disse utstillingene har vært moped, motorsykel og kjøreopplæring, og vi har på denne måten nådd en stor del av den motorsykelinteresserte ungdommen.

Aksjon bedre bilist vil fortsette ut året, og foruten helgekontroller vil det bli foretatt spesielle dekk- og lyskontroller.

Biltilsynet planlegger også i løpet av høsten gjennomføring av «åpen stasjon» ved de forskjellige biltilsynsstasjonene i fylket. Vi håper på denne måten å kunne vise publikum hvilke oppgaver biltilsynet arbeider med til daglig, samtidig som de kan kontrollere kjøretøyene sine uten å få mangellapp.



Denne forstillingen er ikke helt god kan Mathias Håkegård konstatere.



Politiet og biltilsynet har samarbeidet i hele sommer. Her er Tor Helge Hansen fra politiet i Larvik på kontroll sammen med Helge Hågan.

Brevkurs i moderne ledelse og aktivt personalarbeid

Av Anne Hov

Vi har de foregående vintere hatt 2 brevninger igang med brevkurset «Moderne ledelse», og «Aktivt personalarbeid». Hver av gruppene har vært på 8 deltakere. En enkeltelev har i tillegg gjennomgått «Moderne ledelse».

Begge brevkursene har omfattet 5 brev med innsendingsoppgaver. Disse er blitt rettet av rettingslærer. Leverandør av brevkursene er KA skolen og Folkets brevskole. Begge gruppene oppnådde M i karakter.

Medgått tid til gruppearbeide anslås til ca. 20-25 timer, pr. kurs og hjemmearbeide har vært omtrent like mange timer, med selvfølgelig individuelle forskjeller.

Gruppen som arbeidet med «Moderne ledelse» besto av mellomledere og saksbehandlere på vegkontoret. I kurset «Aktivt personalarbeid» var det 3 personer fra oppsynstjenesten og resten saksbehandlere på vegkontoret.

Gruppearbeidet har gitt samarbeidstrening, i tillegg til faglig utvikling. Begge gruppene som arbeidet med brevkursene har berømmet den gode «lagånden», og mente samarbeidet i gruppen har fungert utmerket. Brevninger kan trygt anbefales!

Kurset «Moderne ledelse» legger særlig stor vekt på mellommenneskelige forhold på arbeidsplassen og tar blant annet opp følgende emner:

- lederfunksjoner
- ledelsesformer
- individ og organisasjon
- veiledning ved individuelle problemer
- gruppeprosesser
- gruppeledelse
- når organisasjonen må omstille seg
- kommunikasjon
- medarbeidersamtaler
- motivasjon

I kurset «Aktivt personalarbeid» ble det fokusert på:

- personalledelsens oppgaver
- personalpolitikk
- personalplanlegging
- personalutvelgelse
- opplæring
- motivasjon
- miljøarbeid
- organisasjonsutvikling

Nye brevninger kan igangsettes etter behov. Det er en gunstig opplæringsform hvor hver enkelt må jobbe med stoffet, både i hjemmearbeide og gruppearbeide.

Diskusjonene i gruppen omkring pensumet gjør at en får andres synspunkter og holdninger med i vurderingen, og kan lettere få en gjennomarbeidet besvarelse, og en får selv større utbytte av kurset. Rent økonomisk er det også en gunstig opplæringsform. Deltakeravgiften blir dekket av vegvesenet.

Dersom det melder seg nok interesserte vil nye brevninger bli igangsatt. Så meld fra til Anne Hov på vegkontoret hvis du ønsker å delta i disse eller andre brevkurs.

Når det gjelder «Moderne ledelse» og «Aktivt personalarbeid» er fristen for påmelding satt til 15. oktober i år.



God dag, det er fra biltilsynet Mange bilister har møtt biltilsynet ute på «aksjon bedre bilist» i sommer.

Ny E-18 i Nordfylket:

TRAFIKKUNDERSØKELSE

Av Tore Kaurin

Endelig er vi i gang med planleggingen av ny E 18 i nordre Vestfold. Første ledd i planleggingen var en større trafikkundersøkelse. Undersøkelsen skal danne grunnlaget for svært mange av de faglige vurderingene som skal gjøres senere. Undersøkelsen vil gi oss data om trafikantenes start- og målpunkt (reisemønster) samt reisehensikt (reise til/fra arbeid, fritidsreise osv.). Disse opplysningene vil bli brukt til å finne ut hvor mye trafikk som vil bruke den nye vegen og det tilstøtende vegnett, beregning av støyskjermingsbehov, kryssplasseringer, evt. behov for krabbefelt osv.

Trafikkundersøkelsen ble gjennomført tirsdag 11. juni og i weekenden 14., 15. og 16. juni (fredag, lørdag, søndag). Alle trafikanter som passerte fylkesgrensen i nord, fikk merke trafikk-tellingen. På riksveg 8 ved Brufoss og på riksveg 35 ved Eidsfoss ble samtlige trafikanter stoppet for gjennomføring av et meget kort intervju. På E 18 fikk samtlige trafikanter på veg til/fra eller gjennom Vestfold utdelt et spørreskjema som de skulle besvare når reisen var slutt og returnere (postlegge) til vegkontoret. I tillegg til de stedene som er nevnt ovenfor, ble det også gjennomført intervjuer på fylkesveg F-42 ved Skoger kirke, da denne til visse tider fungerer som omkjøringsrute til E 18 inn mot Drammen.

Til å dele ut postkort samt gjennomføre vegkantintervjuene var ca. 35 personer i aktivitet til enhver tid. Bortsett fra at vegkontoret stilte med en hovedansvarlig på hvert tellepunkt, ble det benyttet



En helg midt i juni ble første etappe i en omfattende undersøkelse som skal gi data i forbindelse med planleggingen av ny E-18 i nordfylket gjennomført. Her fra intervjuene på rv. 8 ved Brufoss.

mannskaper fra idrettsforeninger i distriktet. Disse utførte en kjempejobb samtidig som de også tjente en god slump penger til foreningene. I løpet av de 4 dagene undersøkelsen varte, ble det delt ut ca. 67 000 postkort på E 18 samtidig som det ble gjennomført ca. 17 000 intervjuer på de andre stedene. Pr. 27. juni har vi fått tilbake i overkant av 40% av postkortene. Dette er noe mer enn vi hadde regnet med og kan tyde på at trafikantene i stor grad føler at problemene på E 18 er store og ville hjelpe oss med å få et best mulig datagrunnlag.

Undersøkelsen ble gjennomført uten at det oppsto alvorlige situasjoner av noe slag. Den forsinkel-sen trafikantene ble påført var

også helt ubetydelig, og det var svært få sure ansikter å se. Eventuelle slike ble da også sluppet forbi eller ble lettet fordi det «heldigvis bare var intervju og ikke teknisk kontroll».

Dataene fra undersøkelsen vil nå bli bearbeidet og lagt inn på EDB. Vegdirektoratet vil stå for det praktiske arbeidet med dette. De første resultatene fra undersøkelsen ventes å foreligge i begynnelsen av september. Med det materialet som nå foreligger, har vi et bedre datagrunnlag enn vi noen gang tidligere har hatt ved større planleggingsoppgaver. Utgangspunktet for den videre planlegging bør derfor være det aller beste, slik at den nye vegen kan stå ferdig i 1995 slik alle parter har ønske om.

PERMISJONER ...

Forts. fra side 11 —

sammenhengende tjeneste, rett til permisjon med lønn **tilsammen** i inntil 18 uker fra det tidspunkt de overtar omsorgen for barnet. Det forutsettes at begge foreldrene arbeider utenfor hjemmet og at den som gis permisjon tar omsorgen for barnet.

Omsorgspermisjon

Ved barns sykdom — Arbeidstaker som har omsorg for barn under 10 år har rett til inntil 10 dagers permisjon med lønn pr. kalenderår for nødvendig tilsyn av barnet når det er sykt eller dersom den som har det daglige tilsyn med små barn er syk. Er arbeidstakeren alene om omsorgen for barnet, har vedkommende rett til inntil 20 dagers permisjon med lønn pr. kalenderår. Sykdommen må legitimeres utover 3 dager.

Aldersgrensen på 10 år gjelder ikke når funksjonshemmede barn blir syke.

Velferdspermisjon

Statsansatte kan når viktige velferdsgrunner foreligger, gis velferdspermisjon i inntil 2 uker med full lønn eller inntil 1 måned med halv lønn i løpet av 1 år.

Velferdspermisjon med lønn gis bl.a. ved:

- Adopsjon — se ovenfor under fødsels- og omsorgspermisjon.
- Giftermål, den dagen han/hun gifter seg.
- Dødsfall i nær familie på dødsdagen og begravelsesdagen og ved urnenedsettelse. Som nær familie regnes ektefelle, barn, barnebarn, foreldre, besteforeldre, søsken, svigerinne, svoger, svigerforeldre og svigerbarn. Det kan også gis tjenestefri med lønn eventuelle nødvendige reisedager mellom tjenestested og begravelsessted.
- Ved endring av tjenestested som fører med seg at tjenestemannen må skifte bosted, f. eks. ved ansettelse i annen stilling innen etaten. Lengden av permisjonen utgjør maxi-

malt 1 uke (5/6 arbeidsdager). Ved endring av bosted uten endring av tjenestested gis 1 dags permisjon med lønn.

- **Ved husbygging.** Ansatte i staten kan tilstås permisjon med lønn i 2 arbeidsdager til bygging av egen bolig etter følgende regler: Når vedkommende personlig deltar i byggearbeidet og byggingen gjelder bolig til eget bruk. Permisjon kan bare gis en gang, og ikke til bygging av sommerhus og tilbygg eller reparasjon av bestående hus. Dog gis permisjon når tjenestemannen ved kjøp av gammelt hus selv må foreta nødvendige ominnredningsarbeider/reparasjoner for å gjøre huset egnet til bolig. Ansatte som er medlemmer av boligbyggelag eller lignende hvor det er en forutsetning at vedkommende personlig deltar i byggearbeidet, betraktes som å ha eget boligbygg under oppføring.
- **Ved tilvenning av barn i barnehage.** Arbeidstaker kan gis permisjon inntil 3 dager med lønn når arbeidstakeren må være tilstede hos barnet de første dagene i daginstitusjon/barnehage. Det forutsettes at det foreligger attest fra daginstitusjonen/barnehagen som angir at en av foreldrene må være tilstede.
- **Deltakelse i spesielle idrettsarrangementer.** Permisjon for deltakere i idrettsarrangementer skal som hovedregel gå til fradrag i tjenestemannens ferie eller tilstås uten lønn. I tilfelle hvor en tjenestemann har vært uttatt for å representere landet i OL, VM, EM eller landskamper, tilstås permisjon med lønn i inntil 1 uke (5/6 arbeidsdager) i tillegg til vanlig ferie, under forutsetning av at tjenestemannen ikke får utbetalt godtgjørelse for tapt arbeidsfortjeneste

av sin idrettsorganisasjon. For deltagelse i NM tilstås permisjon med lønn i inntil 3 dager (finalen).

Ordningen praktiseres også for ledere. Det forutsettes at vedkommende tjenestemann deltar fra en idrettsgren/forbund som er tilsluttet Norges Idrettsforbund. Ordningen gjelder også for tjenestemenn som er tilsluttet det frivillige skyttervesen i forbindelse med deltakelse i skyttersamlags- og/eller landsskytterstevner.

Ovenstående regler gis også anvendelse for bedriftsidrett.

- **Kan også gis** når tjenestemannen ikke kan gå på arbeidet fordi noen han har daglig omsorg for er syk. Slik permisjon forutsetter alvorlig sykdom. Som hovedregel må det kreves at den som får permisjon bor sammen med den syke, men det kan også forekomme at en har omsorg for en nær slektning som bor i nærheten slik at det kan være grunnlag for permisjon. Omsorgen/pleien må i et slikt tilfelle være en etablert ordning.
- **Deltagelse i kurs for handikappede.** Forbruker- og administrasjonsdepartementet har samtykket i at det gis permisjon med lønn innenfor rammen av den årlige adgangen for administrasjonen til å tilstå inntil 14 dagers velferdspermisjon med lønn, jfr. fellesbestemmelsenes § 10, pkt. 13, for å delta i et spesialkurs for handikappede. Opplysning om ovenstående og opplysning om andre permisjoner f. eks.:
 - Utdanningspermisjon
 - Permisjon for å utføre offentlige verv og organisasjonsmessige oppdrag
 - Permisjon for å delta i internasjonalt arbeid
 - Andre permisjoner kan fås ved henvendelse til personalseksjonen.

Høst og mørketid**STOR FARE FOR VILTKOLLISJONER**

Meldinger fra enkelte fylker kan tyde på at faren for kollisjon mellom storvilt og bil også i høst kan bli et alvorlig trafikkikkerhetsproblem.

— Vi vil sterkt oppfordre bilister som kjører gjennom skogsområder å se spesielt godt til sidene og holde ekstra lav fart på steder der det er fare for villtrekk, sier avdelingsingeniør Bjørn Erik Rasmussen, Vegdirektoratet: — Ellers kan det skje stygge ulykker med store konsekvenser.

I de siste årene har tallet på viltkollisjoner ligget på over 1500. 35% av dyrene som var involvert i ulykkene, var elger, 55% rådyr og 10% hjort. — Men det er kollisjon mellom elg og bil som får de alvorligste følgene, sier Rasmussen.

Kollisjoner mellom storvilt og biler skjer på de fleste områder i landet, men særlig utsatt er Østlandsområdet, der Hedmark, Oppland og Akershus peker seg spesielt ut, likeledes Telemark og Buskerud.

Statistikken viser at ca. 80% av alle viltkollisjoner skjer enten etter at det er mørkt, eller i skumring eller grålysning. Årsaken synes å være at dyr i dette tidsrommet er i bevegelse og mest aktive, samtidig som trafikantene har vanskelig for å oppdage dyr under slike forhold. Ofte oppstår farlige situasjoner når viltet krysser vegen mellom to møtende biler. I en slik situasjon er bilistenes oppmerksomhet konsentrert om den møtende bilen, samtidig som de blir mer eller mindre blendet av billyset. Dette medfører gjerne at føreren får for kort tid til å reagere for å unngå en kollisjon med viltet. Ved en reduksjon av hastigheten vil bilførerens synsfelt bli utvidet. Han vil kunne oppfatte mer av sine omgivelser og dermed også en elg på veg ut i kjørebanelen.



De fleste kollisjoner ser ut til å skje i skogsområder hvor vegetasjonen står tett helt inn til kjørebanelen. Dette henger sammen med at dyr nødvendig trekker ut på åpne områder, samtidig som de helst krysser vegen der avstanden mellom skogkant på begge sider av vegen er minst mulig. En bilfører bør derfor være særlig aktsom når han eller hun kjører gjennom et område hvor det finnes smale skogsteiger som strekker seg ut mot vegen. Sannsynligheten for viltkryssing vil som oftest være betydelig større her enn ellers på vegen.

Dersom man kommer i den situasjon at en elg dukker opp i vegkanten, bør en straks redusere hastigheten til et minimum, selv om elgen ser ut til å bli stående rolig. Ofte vil den bli stående helt til bilen er like innpå, for så å bykse rett ut i vegen foran bilen. Det kan se ut som om elgen avventer situasjonen for så å reagere automatisk, som i enhver truende situasjon —

med flukt. Flukten går oftest i den retning den opprinnelig hadde tenkt seg — nemlig over vegen.

Bilføreren bør også være klar over at det ofte er flere dyr ifølge. Dersom man skulle være så uheldig å kollidere med en elg, og den blir liggende mer eller mindre skadd i kjørebanelen, bør man i første omgang ikke forsøke å røre ved dyret. Skulle det bare være lettere skadd, kan det raskt kvikne til, det kan opptre aggressivt, og være en fare for omgivelsene.

Det første man skal gjøre er å sette opp varseltrekant ca. 150—250 m fra kollisjonsstedet. Har man så konstatert at dyret er dødt, bør man forsøke å få det ut av kjørebanelen så raskt som mulig.

Har dyret stukket av fra åstedet, må man straks merke plassen. Når dette er gjort, skal man oppsøke nærmeste hus for å ringe lensmann eller politi. Det er også lensmann eller politi som skal kontaktes dersom et skadet dyr må avlives.

GANGBRU PÅ REKORDTID

Av Rolf Sommervik

Som kjent ble Haga bru over Sandeelva totalskadet natt til torsdag den 30. mai i år. Denne brua var bl.a. hovedforbindelsen mellom Sande «busstasjon»/sentrum og Haga barneskole/Sande ungdomsskole. Over brua var det også gang-/sykkelvegforbindelse til Sande videregående skole og byggefeltene Dunihagen og Skafjellåsen. Denne trafikken utgjør minst 500—600 personer på skoledager. Det ble derfor et stort savn, spesielt for de myke trafikantene, da brua forsvant.

Det ble ganske hektisk på morgenen etter bruhavariet med å få avviklet gangtrafikken. Skolen rekvirerte ekstra busser til transport om E 18, og vegvesenet satte i gang tiltak for å få benytte E 18 og nordre Sandelv bru som forbindelsesveg til skolene. Samtidig med dette begynte også planlegging av gangbru over elva i Hagaområdet. Alt dette skjedde mens det var en hel folkevandring til åstedet av skuelystne med all verdens spørsmål og kommentarer.

Det nye gangbrustedet ble valgt ca. 70—80 meter på oversiden av den gamle brua, slik at det ble rimelig stigning på gangvegen. Elva var her relativt smal, bare 22 meter åpent vann. For å få gangveg til brustedet, måtte det gjøres avtale med grunneierne om å ta grunnen i besittelse og å fjerne endel store trær.

Hovedplan og detaljplan for ca. 70-80 meter gangveg på hver side av elva, og gangbru på 37 m ble i grove trekk ferdig den første dagen, slik at arbeidet kunne starte allerede dagen etter. Alle planene var muntlige, men dog reelle.

Som nevnt startet arbeidene fredag den 31. mai, og brua var ferdig og ble tatt i bruk fredag 7.

Forts. side 27 —



En uke og en dag etter at Haga bru knakk sammen, var den nye gangvegbrua klar til bruk.



Det var ikke bare ny bru som ble bygd, men det måtte også bygges en ny veg i elveskråningen på begge sider.

FAGOPPLÆRING AV LÆRLINGER I VEGARBEIDSDRIFTEN

av *Tor-Odd Ringseth*

Den 25. juni tok vi i vegvesenet som første offentlige etat i fylket, inn 4 lærlinger i det nye BYGG-ANLEGGSFAGET.

3 av lærlingene har en kontraktstid på 16 måneder. Det er:

Lars Larsen, for tiden motorveg-anlegget Sandefjord, Hank W. Samnøy, for tiden Aulie bro, Per O. Theodorsen, for tiden vedlikeholdsdistrikt 2.

André Revaa har kontraktstid på 21 måneder og er for tiden ved asfaltavdelingen.

Vi har kun mulighet til å gi praktisk opplæring til å ta fagprøve (fordypningsdelen) i Grunnarbeid/Anleggsteknisk arbeid.

Utenom fordypningsdelen får lærlingen velge den fagrettede delen som de kan tenke seg.

Dette skal vi så forsøke å tilrettelegge best mulig etter hvert, men dette er «nybrottsarbeid», så derfor må vi ha en innkjøringsperiode eller prøveår.

Det som har vært vanskelig med denne oppgaven, er å få endel av mine kolleger til å forstå ansvaret med å ha en lærling i arbeid.

Noen betrakter lærlingen som ren arbeidskraft. Dette er feil!!

Vi har ansvaret for å gi lærlingen den praktiske opplæring, så han klarer den fagprøven som skal avlegges om ca. 1 år.

Som tilsynsmann er hovedtillitsmann Bjørn Sørli valgt. Han skal ivareta lærlingenes plikter og rettigheter.

Som faglig leder er undertegnede. Jeg skal ivareta arbeidsgivers plikter og rettigheter, lage rammeplaner for gjennomførelsen av den praktiske opplæringen, holde møter, spre informasjon og fordele lærlingene rundt omkring på de aktuelle arbeidsplassene samt oppfølging av lærlingene med jevnlig kontakt.



Henk Samnøy er en av lærlingene. Han har jobbet på Aulibrua siden i vinter.

Rammeplanen for fordypningsdelen er vist nedenfor. Studer denne nøye.

Er det noen som har spesielle arbeider som skal gjøres som er vist i rammeplanen, ber jeg dere si ifra til meg, så vi kan dra nytte av dette.

Er det noen som har ideer, synspunkter eller spørsmål om lærlingeordningen, er jeg glad for å høre fra dere!

vi bruker bilbelte



-også i baksetet

RAMMEPLAN FOR PRAKTISK OPPLÆRING I BYGGE- OG ANLEGGSFAGET FOR LÆRLINGER

	Fordypningsdel		Sted: A = Anlegg V = Vedlikeh. L = LAB M = Maskin	Atte stasjonfor			utført praksis Arbeidsleder
	Uker	Dager		Dato	Formann	Dato	
1. Etter tegning kunne lede arbeid med:							
1.1 graving (trauing, grøfter m.m.)	2		A				
1.2 avstiving av grøfter		3	A				
1.3 legging av stikkrenner	1		A				
1.4 legging av drensledning		2	A				
1.5 legging av vann- og avløpsledninger av betong og plast		4	A				
2. Nedsetting av ferdige kumelementer		3	A				
3. Komprimering av friksjonsjordarter		3	A				
4. Komprimering av kohesjonsjordarter		3	A				
5. Forskale og støpe plassbygd(e) kum(mer)	1+	1	A				
6. Forskale og støpe plassbygd(e) såle(r)		4	A				
7. Omfylling av kummer og rør		3	A				
8. Tilbakefylling av masser med komprimering		2	A/V				
9. Oppsetting av fangdam	1		A				
10. Oppsetting av avledningsvegger	1		A				
11. Plassering og montering av lensepumper med hensiktsmessig dimensjon på slanger og rør		2	A/V/U				
12. Oppbygging av vegkroppen med undergrunn av:							
12.1 T1 masser		2	A				
12.2 T2 masser		2	A				
12.3 T3 masser		2	A				
12.4 T4 masser		2	A				
12.5 Få forståelse for formålene de enkelte lag i vegkroppen har		1	A				
12.6 Dekkelegging		3	LAB				
13. Oppsetting av rekkverk	1		A/V				
14. Setting av kantstein		3	A/V				
15. Legging av heller	1		A/V				
16. Nedsetting av sluk med sandfang, og isolering av dette		3	A/V				
17.1 Anlegge grasdekke på vegskråninger	1		A/V				
17.2 Vedlikehold av skråninger	1		V				
18. Arbeidsvarsling	1		V				
19. Tekniske kontroller							
19.1 Høyder (med kikkert oppsetting av salinger og kontroll ved oppfylling/graving)	1		A/V				
19.2 Kvalitet (grus, betong, komprimering, asfalt)	4		A/LAB				
20. Merking av kabler og ledninger, rutiner for påvisning, peilinger		2	A/V				
21. Valg av egnet borutstyr og bruke dette på en sikker måte	4		A/V				
22. Montere trykkluftopplegg		2	A/U/V				
23. Vedlikehold av borutstyr samt sliping av ulike typer bor	1		A/U/V				
24. Gulvpuss med fall til sluk samt bruk selvutjevne masse	av	3	A/V				
25. Etterarbeider betong: (Bruavdeling, anlegg)							
25.1 Kvisting: Fjerning av betong som har kommet ut mellom forskalingsbordene		1	A				
25.2 Sårlapping, slemming og sliping	1		A				
26. Montering og forankring av betongelementer	2		A/V				
27. Injisering og gysing av bolter		3	A/V				
28. Bli forklart konsekvensene av dårlig utført arbeid (pkt. 25-28)		1	A/V				
29. Bruk og vedlikehold av lufthåndverktøy	2		A/V				
30. Bruk og vedlikehold av hydraulisk håndverktøy	2		A/V				

ANLEGGSDRIFTEN FØRSTE HALVÅR 1985

Av Karl Høiland

Utviklingen for anleggsdriften har fortsatt i den samme positive retning i 1985 som den vi hadde i 1984. De fleste anleggene blir åpnet til fastsatt tid eller tidligere. Der det er blitt forsinkelser ligger årsaken utenfor det anleggsavdelingen har påvirkningsmulighet på.

Kostnadmessig har vi også en positiv utvikling, idet totalkostnaden for anleggene ligger tett opp til det planlagte. Av enhetsprisene er det interessant å konstatere at den gledelige utviklingen vi hadde i 1984 på prosess 22, fjellsprengning, har fortsatt i 1985, for øvrig også på en del andre prosesser. Forseringen av anlegget E 18 Klinestad — Tassebekk, som vi med alle gode krefters medvirkning har fått til, gir det resultat som vi i fjor på disse tider antydde, nemlig at anlegget kan åpnes for trafikk i oktober 1986.

Årets bevilgning til riksanlegg er på 65,8 mill. kr. I tillegg hadde vi 4,07 mill. kr. i ubrukte midler fra 1984 som er overført til i år. Totalt disponibelt på anlegg for inneværende år blir 69,87 mill. kr. Som det framgår av den tabellariske oversikt var det plantall for 67,02 mill. kr. pr. 1. januar 1985 og pr. 1. juni for 67,15 mill. kr. De resterende 2,72 mill. kr. som er disponible i 1985 er 0,92 mill. kr. under kontoen til disposisjon, og 1,34 mill. kr. avsatt til spesielle trafikkmiljøtiltak. De sistnevnte kontoene blir fordelt på prosjekter i den nærmeste tiden. Anleggsavdelingen regner med å bruke opp disponible midler i 1985.

Bemanningen på oppsynsmannssiden blir i disse dager redusert med to mann på anlegget. Dette for å få en tilpasning av antallet innen oppsynet til den anleggsstrukturen vi har i dag.

For tjenestemannsgruppa har vi fortsatt inn i 1985 med ansettelsesstopp. Dette har resultert i at antall ansatte på anlegg er pr. i dag 40 mann. Riktignok blir det i disse dager tatt inn fire lærlinger, hvorav sannsynligvis tre skal til anlegg.

Plansituasjonen for anlegget har i inneværende periode vært bedre enn på lenge, og vi føler at samarbeidet med plan går greit.

For å komme mer konkret inn på hva som er utført første halvår av 1985, vil jeg ta for meg noen av anleggene.

På anlegget E 18 Klinestad — Tassebekk er det i perioden 1. november 1984 til 20. mai i år sprengt ut 78 000 tfm³ og til en pris

av 25,- kr./tfm³. For øvrig er det utført større masseforflytninger og grovplanering av veglinjen, slik at ca. 5,0 km av parsellen er ferdig grovplanert.

Pengeforbruket pr. 1. juni er 10,22 mill. kr. og da er bruene holdt utenom. Dette er omtrent som planlagt.

Det andre ordinære riksveganlegget av noe størrelse i år er riksveg 303 Gokstadveien. Anlegget er startet opp 1. desember 1984 og totalt er det brukt 2,06 mill. kr. frem til 1. juni 1985. På dette anlegget er det i perioden anlagt 335 m² plasstøpt mur og til en pris i underkant av 1000,- kr./m².



Ny E-18 Klinestad - Tassebekk er det største anlegget i 1985. Her ved Hørdalen bru bygges fylkesvegen over den nye europavegen.

TABELLARISK OVERSIKT OVER ANLEGGSDRIFTEN MED STATUS PR. 1. JUNI 1985

Veg	Anlegg	Kom.	Anl.best./oppsyn	Plan.forbr. -85 i 1000 kr.	Brukt hittil pr.1.juni-85 i 1000 kr.
E 18	Huskj.Fyllpå-Ekeli	Sem	Hansen/Johnsen	3800	1318
E 18	Tassebekk-Klinestad	Sfj.	Hansen/Johnsen	23250	10223
E 18	Rasteanlegget	Sfj.	Hansen/Johnsen	500	358
E 18	Hørdalsvegen bru	Sfj.	Lunde/Naas	2000	1396
E 18	Nordre Fevang bru	Sfj.	Lunde/Naas	500	72
	Sum ny E 18			(26250)	(12048)
E 18	G/s veg v/Heimdal	Sn.	Hasle/Heimdal	1300	549
E 18	Holm i Sande	Sn.	Hasle/Heimdal	150	5
E 18	X 308 Gulli N.	Sem	Hasle/Arntzen	500	170
E 18	G/s veg Haugtuft				
	Klinestad	Sfj.	Høiland/Garvik	1600	402
Rv 35	Tomsbakken	Sem	Hansen/Arntzen	400	221
Rv 35	Underg./Kryssreg.				
	Sundbyfoss	Hof	Høiland/Garvik	2200	1521
Rv 301	G/s veg Stavern-				
	Grevle	Br	Høiland/Garvik	200	47
Rv 302	Bussl.v/Langestr.	Lv	Vedlikehold	140	158
Rv 303	Herreg.sletta -				
	Torstr. Torg	Lv		200	4
Rv 303	Gokstadveien	Sfj.	Høiland/Larsen	7500	2060
Rv 303	G/s veg Nilsv.Nesskogen	Sfj.	Høiland/Larsen	1000	874
Rv 305	P. Bogensgt.- X Ny E 18	Sfj.	Grunnerst.	200	93
Rv 305	Lysreg. X P. Bogensgt.	Sfj.		150	155
Rv 306	Borre - Glenne	Bo	Hasle/Heimdal	700	98
Rv 308	G/s veg oml.Herstad-Borgheim	Nø	Hasle/Arntzen	470	319
Rv 310	Huskjøp Horten-Borre	Ho/Bo	Hasle	510	511
Rv 310	G/s veg Viksv.-Falkensten	Bo	Hasle/Arntzen	3300	2023
Rv 311	G/s veg Jonborg-Feskjær	Sem	Hasle/	400	330
Rv 312	Auliundergangen	Sem	Lunde/Naas	6300	2224
Rv 312	Bussl.Sem-Skogheim	Sem	Vedlikehold	230	96
Rv 314	Ryk bru	Vå	Dahl/Stien	250	328
Rv 315	G/s veg Sykehusvn.-Botnevn.	Hst	Lunde	1600	452
Rv 315	G/s veg Kirkevn.-Rambergvn.	Hst	Lunde	400	318
Rv 319	Brenna-Åsgata	Sv	Linnestad/Solberg	300	242
Rv 319	G/s veg Nøsterudvn.-Seilerhytta	Sv	Hasle/Heimdal	4000	2159
Rv 905	Elveveien i Larvik	Lv	Høiland/Garvik	2600	441
	Sum mindre anlegg			500	60
	Sum totalt			67150	29227

Anlegget er planlagt åpnet for trafikk i desember 1985. En del etterarbeider vil gjenstå til 1986.

Aktiviteten innen bygging av gang- og sykkelveganlegg er fortsatt høy. Vi har til disposisjon totalt ca. 20.0 mill. kr. av anleggsbevilgningen til dette formål i inneværende år.

Av større gang- og sykkelveganlegg som det har vært anleggsdrift

på i inneværende periode, er riksveg 310 Falkensten — Viksveien, riksveg 319 Nøsterudveien — Seilerhytta, E 18 Heimdal — Galleberg, riksveg 35 Sundbyfoss samt en del mindre prosjekter.

Av større bruarbeider er det E 18 Hørdalsveien bru og riksveg 312 Auliundergangen det har vært aktivitet på.

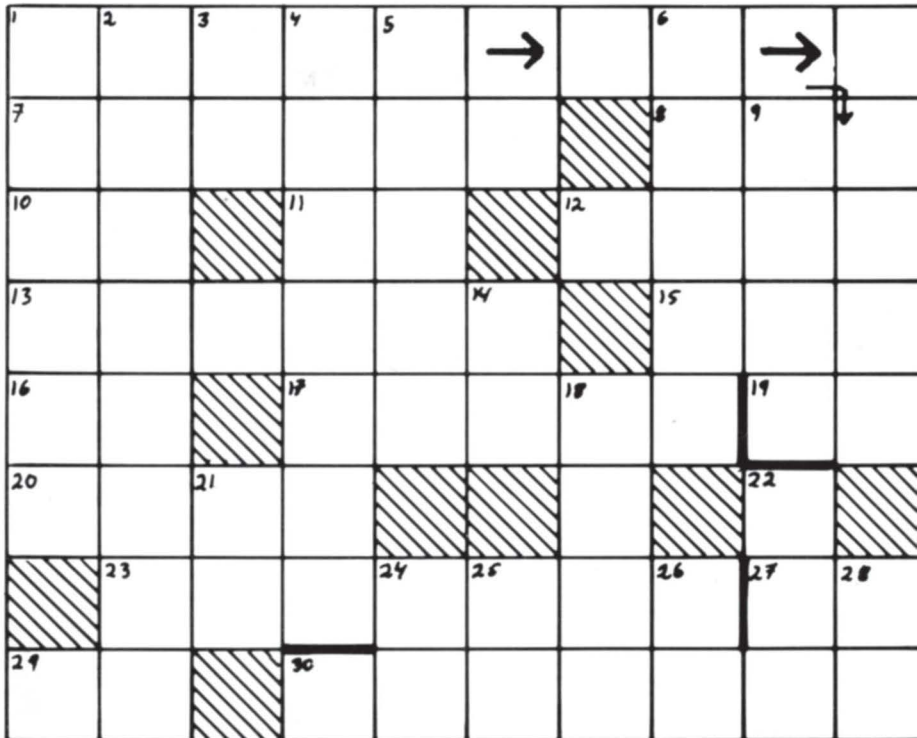
Hørdalsveien bru er nå ferdig støpt, og det gjenstår kun mindre

etterarbeider. Brulengde 38 m, planlagt kostnad 2.0 mill. kr.

Anlegget Auliundergangen startet 1. oktober 1984 og ny bru er planlagt ferdig desember 1985. Det er her bygget en midlertidig bru på 71 m lengde for å avvikle NSB's trafikk i anleggsperioden. Den var ferdig 15. mai. Lengden på permanent bru blir 26 m.

Det er til nå i år brukt 2,2 mill. kr. Planlagt forbruk i år er 6,3 mill. kr.

KRYSSORD



Her kommer en ny nøtt. Din løsning må vi ha innen 20. oktober, og da er du med i trekningen om 2 gavepakninger med oljelamper.

Løsningen sendes redaksjonen og konvolutten må du merke med kryssord.

VANNRETT

1. Redskaper
7. Vekstene
8. Skrik
10. Helgen

11. Nestkommanderende
12. Vinterfenomen
13. Redskaper
15. Hastet
16. Eksisterer
17. Stamfar for dyregruppe
19. Spis
20. Bolig
23. Prod.sted for ammunisjon
27. På tøy
29. Messe
30. Vegbygningmateriale

LØSNING PÅ FORRIGE OPPGAVE

V	E	D	L	I	K	E	H	O	L	D	S	S	J	E	F
R	I	O	R	Å	D	S	I	A	M	E	I	E			
A	D	V	E	R	T	I	S	S	E	M	E	N	T	A	
N	Å	R	I	T	I	N	E	D	O	V	E	R			
G	S	E	T	E	H	E	R	A	N	K	I	K	K		
S	B	O	E	R	R	E	N	T	E	S	A	T	S		
I	D	E	E	R	H	D	E	L	T	A	E	T			
D	I	K	T	E	R	E	N	E	Å	T	G	I	R	O	
E	N	K	E	O	T	E	R	E	N	T	S				

Vinnere av sommerkryssordet ble Edvin Ørstavik, Vegdirektoratet og Wenche Bjune, vegkontoret.

Oljelampene er sendt og vi gratulerer.

LODDRETT

1. Iler
2. Forandre
3. - - B (organisasjon)
4. Dyreart
5. Etterlate
6. Enkle
9. Kilde
14. Morene
18. By med kjent bygning
21. Utrop (omvendt)
22. Bydel i Oslo
24. Organisasjon
25. Greit
26. Skipsforkortelse (omv.)
28. Konjunksjon

Vedlikeholdet første halvår 1985:

ORGANISERING/BEMANNING

Av Nils I. Skjevik

I løpet av første halvår er første del av organiseringsarbeid for vedlikeholdsavdelingen fullført. Det er bred enighet om det som er lagt fram som forslag, som ikke innebærer vesentlige endringer i forhold til dagens situasjon. Arbeidet vil bli videreført i løpet av høsten.

Det er klarlagt endel endringer av arbeidssted for oppsynsmenn og spesialarbeidere. Endringene

skjer for å tilpasse mannskapsressursene til de oppgavene vi står overfor, og for å imøtekomme personlige ønsker. Når det gjelder oppsynsmennene berører endringene anleggsavdelingen i vesentlig grad.

Mens sykefraværet i flere av funksjonene er lavt, har spesielt område 3 hatt høyt sykefravær. Sykefraværet gjelder få og i stor grad eldre personer.

ØKONOMI OG DRIFT

Vedlikehold

	Planlagt	Forbru
Rv	22,2	25,6
Fv	8,7	8,6

For riksvegene skyldes differansen at utbetaling av refusjon til byer for vedlikehold av riksveger kon tidligere enn planlagt. Dette utgjør 3,2 mill. kr. For fylkesvegene hadde vi litt mindre forbruk for vinterkostnadene i midtre og nordre del av fylket. Generelt har det denne vinteren vært litt mindre brøyting og strøing enn planlagt men noe mer salting (E18).

Erfaringene med vintervedlike

holdet har vært drøftet i et møte hvor alle grupper som er implisert deltok. Behovet for endringer ble vurdert. Vi bearbeider nå dette materialet med tanke på kommende vinter.

En gruppe er nedsatt for å vurdere vårt behov for ny grunnmaskin.

Vi er i ferd med å engasjere kontraktører for brøyting. Dette skjer delvis ved forhandlinger med tidligere kontraktører om 1-års kontrakter, og delvis ved utlysning på tilbud for noe lengre avtaleperiode.

Vedlikeholdsområdene er i gang med forarbeider i forbindelse med at vi skal legge fast dekke på de ca. 18 km grusveger som gjenstår. Det utføres også endel forarbeider i forbindelse med ordinær reasfaltering og forsterkning av rv. 312 og rv. 305 til 10 tonns aksellast.

Sikringsarbeidene i Holmestrandsfjellet er blitt mer arbeidskrevende enn den opprinnelige planen viste. Det medgår bl.a. vesentlig mer sikringsnett enn forutsatt. Arbeidene vil ikke kunne avsluttes før i oktober. Vi har søkt Vegdirektoratet og fått et nytt tilskudd til disse arbeidene.

Vinterakseltrykk/ telerestriksjoner

Fra 17.1 til 22.3.85 var det innført vinterakseltrykk på 105,9 km riksveger og 95,5 km fylkesveger. Telerestriksjoner ble innført 22.3 på 102,5 km riksveger og 318,4 km fylkesveger. Telerestriksjonene ble opphevet i etapper 23.5, 27.5 og 3.6. Både heving og senking av tillatt aksellast skjer i nær kontakt med brukerne. Det er stor forståelse for nødvendigheten av disse tiltakene.

EDB

Hele avdelingen har nå tilgang til EDB-utstyr og opplæring pågår. Det er satt endel konkrete mål når det gjelder å nyttiggjøre seg dette utstyret.

Personallytt

50 ÅR
Sigurd Rismyhr 9. september

60 ÅR
Bjarne Solli 31. august
Harald Krathe 4. september
Berit Karlsen 14. november
Odd Bjørnø 21. november

65 ÅR
Wilhelm Gustavsen 6. september
Harald S. Bøhmer 27. september

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

VI ØNSKER VELKOMMEN
4 lærlinger

Per Theodorsen
Hank W. Samnøy
Lars Larsen
André Revaa

VI TAKKER FOR GODT
SAMARBEIDE
Liv Marit Carlsen, praktikant ved planavdelingen
Geir Fjeldbo Jacobsen, praktikant ved anleggsdriften

PENSJONISTER
Inger Høiland, biltilsynet i Horten, 30. juni 1985

ENDRINGER AV
ARBEIDSOMRÅDER
Gunn E. Johansen går over fra sysselsatt ved fellestjenesten til praktikant ved planavdelingen pr. 1. august 1985.

Tor O. Ringseth overføres til vedlikeholdsområde 3.

Tor Skog fast ansatt som oppsynsmann ved laboratoriet på Ås.

Harald Ouff tilsatt som stasjons-sjef i Horten pr. 1. juli 1985.

Hans Stordal fast ansatt ved planavdelingen som leder av prosjektgruppe for E-18 midtre Vestfold.

Odd Arntzen overført som oppsynsmann i vedlikeholdsområde 2.

25 ÅRS TJENESTE
Peder Kristensen 12. mai
Alfred Støland 16. mai
Kristian Pedersen 23. mai
Nils Mehammer 7. juni
Rolf Hansen 22. august

Gangbru på rekordtid ...

Forts. fra side 21 —

juni. Arbeidet ble høyt prioritert og utført på vanlig dagtid med noe overtid innenfor rammen av overtidsreglene. Selv om vi ikke hadde skriftlige planer, ble selve arbeidet likevel utført meget rasjonelt og effektivt av de som sto for utførelsen. Det bekrefter overfor eventuelle tvilende at vegvesenets drift i egen regi, er av uvurderlig verdi.

Tekniske data:

Gang-/sykkelveg: Ca. 150 m lengde, 2,2 m bredde, rekkverk.

Maks stigning ca. 1:8, grusdekke.

Gang-/sykkelbru: Ca. 37 m lengde, 1,4 m bredde, solid rekkverk med netting. Bæreevne for gang- og sykkelvegtrafikk, tredekke, stålbjelker. Underbyggn. av impregnert tømmer.

Kostnader

Arbeidslønn	kr. 27 000,-
Transport	» 17 400,-
Maskiner	» 17 100,-
Varer	» 13 500,-
	kr. 75 000,-

At varene (materialene) har kostet bare 13 500 kroner skyldes at vi benyttet oss av vegvesenets egne materialer.



*Er vegvesenet
også et vepsebol?*