

Vestfolder'n

1 — 1986





Vestfolder'n

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Vestfold

NR. 1 - FEBR. 1986

11. årgang

Redaktør:
Jan Haugerød

Redaksjonsråd:

Anton Asbjørnød
Leif Blomdal
Kåre Holtung
Trygve Larsen
Rolf Sommervik

Redaksjonens adresse:

Statens vegvesen
Vestfold
Boks 323,
3101 Tønsberg

Opplag
1000 eksemplarer

Trykk:
TØNSBERGS AKTIETRYKKERI

INNHOOLD:

Mobiltelefon og bilkjøring	3
Ny E 18 i Nordre Vestfold	4
Kåre Holtung ny maskininstruktør	6
Plansamarbeid over fylkesgrensene	7
Optimisme og stor aktivitet	8
Ny E 18 forbi Sem ferdig i 1989	10
Slutt på ansettelsesstoppen?	11
Bilbeltepåbud i arbeidsmaskiner	12
Hytteutleie	13
Opplæringsplan 1986	14
Hva med bruk av helsefarlige stoffer?	16
Lærlingevirksomheten oppsummeres	17
Julekaffe i tradisjonell stil	18
Vegvesenet inn i EDB alderen	20
Maskinavdelingens nye gravemaskin	21
Vitsestafetten	25

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

Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.

FORSIDEBILDE: *Vinteren 1986 blir den første store snøvinteren på mange år. Snø og mye føyke gjør det nødvendig for brøytemannskapene å rykke ut ofte.*

MOBILTELEFON OG BILKJØRING

Mobiltelefon, et uunnværlig hjelpemiddel for mange som har en stor del av sin arbeidsdag i bilen. For andre kanskje mer et statussymbol. Årsaken til anskaffelsen er lite interessant i denne sammenhengen, men bruken av mobiltelefonen er svært så interessant i trafikksikkerhetssammenheng.

Å snakke i telefon har ingen naturlig sammenheng med bilkjøring. Når vi kjører bil, skal vi være konsentrert om oppgaven å kjøre bil. På samme måte blir vi konsentrert om telefonsamtalen når vi sitter og snakker i telefonen. M.a.o.

en unaturlig og uheldig kombinasjon.

Vi ser noe av det samme når bilførere betjener bilradio og kassettspiller. Dette har ført til flere alvorlige trafikkuulykker.

Jeg tror ganske bestemt at vi vil få et alvorlig trafikksikkerhetsproblem med bruken av mobiltelefon etter hvert som denne blir mer og mer alminnelig. Ved utgangen av 1984 hadde vi i Vestfold 2 248 mobiltelefonabonnenter. Tallene for 1985 foreligger ikke ennå, men på landsbasis regner Televerket med en økning på ca. 34 %. Dette

er langt over prognosene for 1985, og personlig tror jeg at vi vil få en eksplosjonsartet vekst i mobiltelefonabonnentene i de kommende år.

Hvis ikke mobiltelefonen blir brukt med omtanke og forsiktighet ute i trafikken, vil vi opplagt komme til å få mange og dessverre også alvorlige ulykker i denne forbindelse. Allerede i dag har jeg selv flere ganger registrert at jeg er blitt forbikjørt av biler hvor føreren sitter og prater i telefon. Dette er en så farlig handling at jeg mener slike ting må det slås hardt ned på. Her får utrykningspolitiet en viktig oppgave framover. Personlig mener jeg at slike situasjoner som nevnt foran klart ligger i en slik fareklasse trafikksikkerhetsmessig at førerkortet burde vært inndratt for kortere eller lengre tid. Den som utfører en slik handling utsetter ikke bare seg selv for fare, men i høyeste grad også sine medtrafikanter.

Vi vet at antallet trafikkuulykker igjen er på vei oppover. Det må jobbes aktivt på alle fronter for å unngå at prognosene på 5600 drepte og 168 000 skadde fram til år 2000 skal bli innfridd.

Foreløpig er mobiltelefonbruken så liten at vi for en gangs skyld har muligheten til å være i forkant av et problem og nærmest kunne ta det onde ved roten. Mobiltelefonen skal være et hjelpemiddel. La den også bli et hjelpemiddel uten at det skal gå ut over trafikksikkerheten. Mobiltelefonbrukerne må legge seg til gode og fornuftige vaner, og det beste er å stoppe opp ved vegkanten når mobiltelefonen skal brukes. Jeg skal også nevne at jeg har observert at enkelte benytter seg av dette. Det viser at noen tar dette med trafikksikkerhet alvorlig.

Det er ikke alltid at man ringer opp selv. Den som blir oppringt på mobiltelefon har det ikke like enkelt. Allikevel kan det være en



Vær forsiktig når du bruker mobiltelefonen. Bilkjøring og det å bruke telefon henger ikke naturlig sammen.

Forts. neste side —



Gjør som Finn Berg når du skal bruke mobiltelefonen. Stopp utenfor vegbanen, da er du sikker på ikke å bli årsaken til en farlig trafikksituasjon.

mulig å komme ut av vegbanen med jevne mellomrom langs vegene våre. Personlig mener jeg at busslommer må være godt egnet for bilister som skal bruke mobiltelefon, men det er langt fra alle veger som har busslommer. Jeg savner stoppmuligheter i første rekke langs motorvegene. Her er det særlig viktig for mobiltelefonbrukerne å få anledning til å komme ut av kjørebanelen. Her er ofte trafikken stor og hastigheten høy, så faremomentene ved telefonbruk er større her enn langs andre veger.

I vegvesenet sentralt bør det så raskt som mulig foretas en utredning av mobiltelefonbruk og trafikk-sikkerhet. Det bør vurderes faremomenter i forbindelse med telefonbruken, anbefales hvordan mobiltelefonen bør brukes, vurderes reaksjonsformer på farlig bruk og ikke minst ses på hva vi i etaten selv kan gjøre for å legge forholdene best mulig til rette for en forsvarlig bruk av mobiltelefon.

Jan Haugerød

god vane å forsøke og stoppe opp på første og beste sted, men ikke for enhver pris så fort som mulig, for det kan også være farlig hvis plassen ikke er egnet for stopping. En annen mulighet kan være å be vedkommende å ringe opp igjen

om et par minutter og i mellomtiden finne et egnet sted å stoppe.

Jeg er ikke bare ute etter å pålegge brukerne restriksjoner. Vegvesenet må også ta sin del av ansvaret her. Vi må legge opp forholdene slik at det kan være

Ny E 18 i Nordre Vestfold bygges som 4 felts veg

Av Tore Kaurin

Hovedanbefalingen i den vegutredningen som nå legges fram om E 18 i nordre Vestfold, er at det skal bygges 4 felts motorveg fra Eik i Buskerud til Hillestad. Utredningen bygger på den trafikkundersøkelsen som ble gjennomført sommeren 1985. Resultatene herfra viser at årsdøgntrafikken på E 18 i Vestfold ved fylkesgrensen i nord er ca. 13 500 kjt/d. På fredager og søndager om sommeren passerer ca. 22 600 kjt/d på E 18 i nordfylket. Dette er bare ca. 4000 biler pr. døgn mindre enn på E 18 nord for Drammen (bomstasjo-

nen), hvor det er en fullt utbygget motorveg med 4 felt.

Utredningen bygger på kombinasjonslinjen

Stortinget har vedtatt at ny E 18 skal bygges ut etter det såkalte kombinasjonsalternativet. Dette er en korridor hvor flere traseer kan være aktuelle. Kombinasjonslinjen er en av flere aktuelle traseer. Kombinasjonslinjen er ca. 35 km lang og strekker seg fra Eik i Buskerud om Hanekleiva og Hillestad til Snekkestad syd for Holmestrand. Utredningen har hatt som mål å avklare overordnede problemstillinger som er viktig for den videre hovedplanleggingen. Dette

gjelder særlig spørsmålet om 2 eller 4 felt og kryssplasseringer.

Samarbeid

I startfasen ble det også opprettet en samarbeidsgruppe med representanter for Sande, Holmestrand og Våle kommuner foruten fra fylkeskommunale og statlige fagorganer. Gruppen har fungert som et rådgivende organ for Vegvesenet under utarbeidingen av vegutredningen. Planområdet berører 2 fylker, og det har således vært kontakt underveis mellom berørte etater og kommuner i Vestfold og Buskerud. Vegutredningen skal behandles i begge fylker.

Trafikkprognoser og vegvalgsvurderinger er det viktigste grunnlagsmateriale

Fra 1970 til 1984 har det vært en årlig gjennomsnittlig trafikkvekst

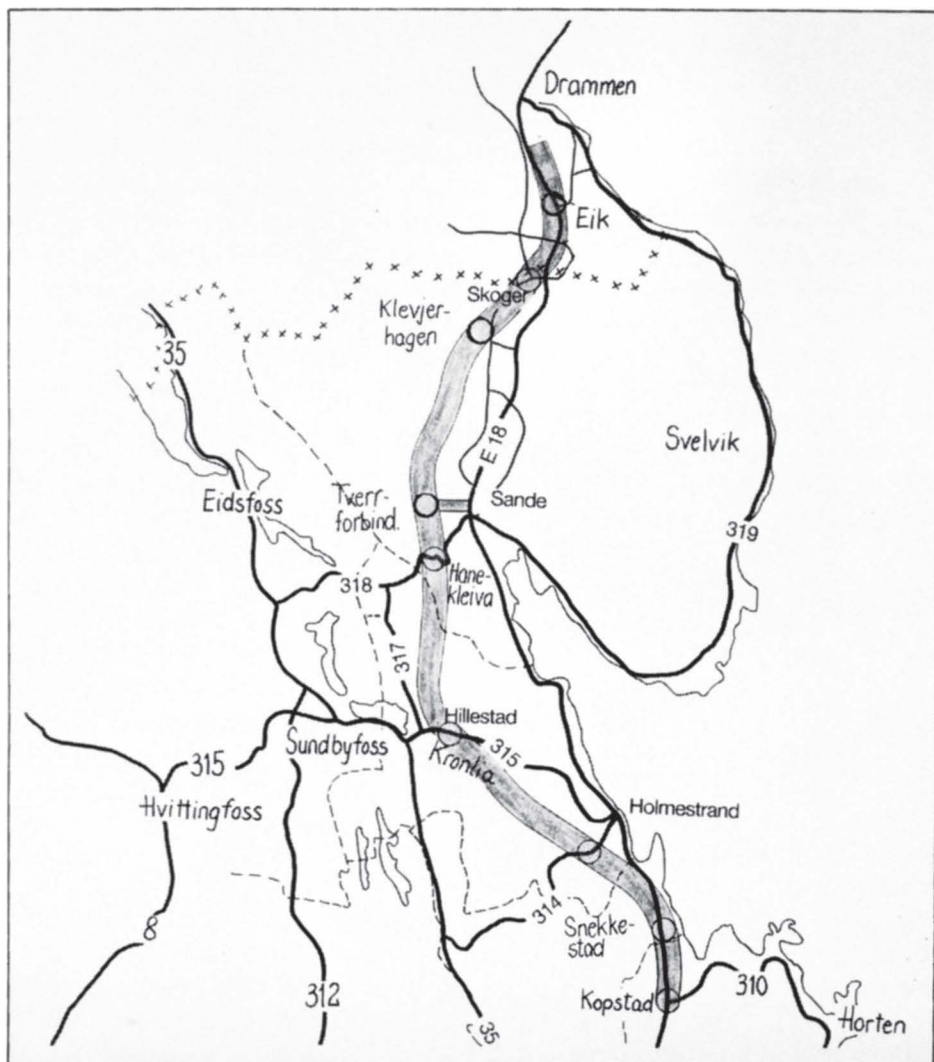
på 3,8% på E 18 i nordre Vestfold. De siste årene har veksten vært på noe over 5%. Dette gjør det realistisk å regne med en årlig trafikkøkning på mellom 3% og 5% fram mot 1995. Etter 1995 er det regnet med en utflating tilsvarende en årlig økning mellom 1% og 2,5%.

Med dette som utgangspunkt er forskjellige vegsystem vurdert, hovedsakelig med hensyn til 2 eller 4 felt, kryssplasseringer og tilknytningsveger. Trafikkberegningene er gjennomført med en EDB-modell som er tilpasset Vestfold ved at dagens vegnett med dagens kjente trafikk har dannet grunnlag for oppbyggingen av modellen. Grunnlaget for vegvalgsvurderin-



KORRIDOR FOR NY E 18 ETTER KOMBINASJONSALTERNATIVET

Vegkontoret anbefaler at nåværende E 18 i Sande skal erstattes av en ny 4-felts motorveg som skal bygges etter kombinasjonsalternativet.



gene har vært resultatet fra trafikundersøkelsen.

4 felts motorveg til Hillestad

I utredningen anbefales det at ny veg fra Eik bygges med 4 felt fram til Hillestad. Videre til Snekkestad anbefales i første omgang 2 felt. Hele traseen vil bli planlagt som 4 felts veg. Utredningen slår også fast at det synes å være behov for 4 felt helt fram til Gulli sett i et 20 års perspektiv.

I Vestfold vil det bli etablert kryss på Skoger, Hillestad og Snekkestad. Nødvendigheten av ytterligere 2 kryss ved Klevjerhagen og Hanekleiva vil bli avklart i hovedplanen.

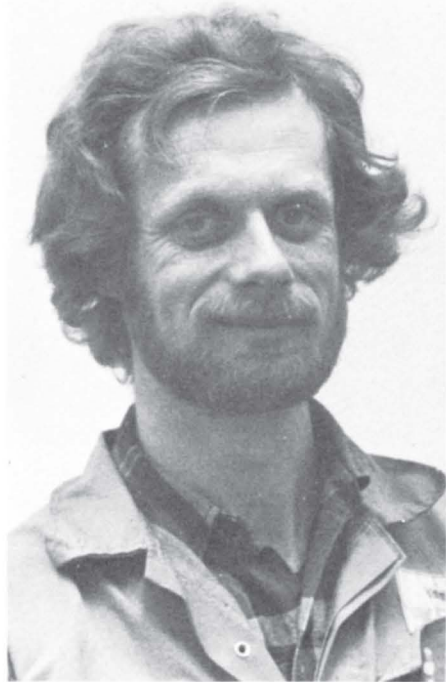
Finansiering

Da Stortinget i 1979 vedtok E 18 bygget etter kombinasjonslinjen, var det lagt fram kostnader. Som 2 felts motorveg ble kostnadene mellom Eik og Snekkestad beregnet til ca. 530 mill. kroner (1986). 4 felts veg vil bli dyrere.

I forbindelse med behandlingen av Stortingsmeldingen om Norsk

KÅRE HOLTUNG NY MASKININSTRUKTØR

Intervju: Jan Haugerød



Kåre Holtung er ansatt som maskininstruktør fra 1. januar i år. På grunn av store mannskapsproblemer på verkstedet, vil han fortsette i sin gamle jobb som mekaniker en tid fremover. Han regner derfor med at overgangen fra stillingen som mekaniker til maskininstruktør vil bli fleksibel og at han vil være i gang i den nye jobben i løpet av senvinteren/våren.

— *Hva regner du med blir de viktigste oppgavene den første tiden?*

Først og fremst må jeg forsøke å ajourføre kartoteket over maskinførerne med hensyn til hva de har av opplæring og kartlegge det framtidige opplæringsbehovet sett både fra førernes egen og etatens side. Vi har 23 faste maskinførere tilknyttet maskinavdelingen og 43 reserveførere som daglig er tilknyttet vedlikeholds- eller anleggsavdelingen. Dette er målgruppen for

min virksomhet som maskininstruktør.

Den opplæring som har vært i gang av høvelførerne, regner jeg med å følge opp. Det er også et behov for opplæring av reserveførerne, først og fremst de som må settes inn i brøytekjøring for å hjelpe de private kontraktørene når de får problemer ved stort snøfall eller spesiell føyke. Da må vi trekke inn de anleggsbilene som har plogfeste. Dette er en tøff jobb, og disse lastebilsjåførene må få en opplæring så de greier å takle denne oppgaven.

Jeg tror også at det er et behov for opplæring i bruk og stell av småmaskiner som motorsager, pumper, mindre valser m.v. Denne opplæringen bør rettes mot de nye lærlingene, men også våre vanlige vedlikeholdsmannskaper har behov for slik opplæring.

Kåre Holtung regner med at jobben som maskininstruktør blir interessant. Som mekaniker på verkstedet har han alltid vært interessert i maskiner. Som maskininstruktør vil han nå også få førstehåndskjennskap til alt materiell i vegvesenet — både det gamle og det nye som kommer inn. Han har også som organisasjonsmann engasjert seg i spørsmålet om utnyttelse av maskinparken og hva vi skal satse på av eget utstyr.

— *Er du fornøyd med den maskinparken som vi har her i Vestfold?*

Jeg har vel tidligere gitt uttrykk for at jeg gjerne skulle sett flere gule maskiner ute i driften, og det mener jeg fortsatt. Jeg syns at vi har satset for lite på egne maskiner de siste årene.

Først og fremst er det viktig å få maskiner som brukerne ønsker, og

det tror jeg er i god gjenge selv om det kan virke som om det fortsatt kan stoppe opp i Vegdirektoratet enkelte ganger.

Når det gjelder maskinparken, tror jeg at spesielt hjullasterne burde vært fornyet. Dette er under vurdering.

Etter mitt syn bør vi også opprettholde høvelparken. Jeg er ikke enig i den reduksjon som er foreslått. Høvelbruken i vinter har vist at vi har behov for de høvlene vi har. Reservehøvelen på Ås har i vinter vært i kontinuerlig drift. Jeg tror at det vi her må se på, er hvordan vi kan utnytte høvelparken bedre på sommerstid.

Jeg mener også at vi i vår drift har behov for en større hydraulisk borvogn. Hittil har vi vært ute på markedet og leid borvogn. Det har vist seg at vi har hatt borvogn i vår drift i en stor del av året. Når vi leier, blir det som regel også dyrt. Jeg tror at vegvesenet hadde vært tjent med en egen borvogn med fast mannskap. Denne borvognen kunne ambulert rundt i fylket og tatt arbeider både for anleggs- og vedlikeholdsavdelingen. Jeg tror at en egen borvogn også er viktig for å beholde kompetansen på dette området.

Jobben som maskininstruktør vil gi Kåre Holtung en stor kontaktflate ute i driften. Han vil selv i den grad det er mulig forsøke å ta kontakt med de aktuelle maskinførerne for å diskutere behov og planer for opplæring. Han vil også oppfordre karene å ta kontakt med ham hvis de har behov og ønsker om maskinopplæringen.

HÅNDBOKS- ORDNINGEN

Fra 17. mars i år overtar
Else M. Christensen
alt vedrørende håndboksord-
ningen.

PLANSAMARBEID OVER FYLKESGRENSENE

Av Jan Haugerød



4 sentrale personer i det samarbeidsprosjektet som nå er satt i gang. Fra venstre Nils Erik Bogsrud, Vegdirektoratet, Tore Kaurin vegkontoret, Erik Furuseth, Vegdirektoratet og Tore Foss, vegkontoret.

Planavdelingen i Vegdirektoratet har tatt initiativet til å samordne planleggingen i forbindelse med en framtidig utbygging av E 18 mellom Drammen og Kristiansand. Før jul ble det arrangert en befaring med representanter fra planavdelingene i de berørte fylkene samtidig som det ble holdt temamøter og gjennomdrøftet en felles strategi for utbygging av E 18 til en høy transportmessig, sikkerhetsmessig og miljømessig transportåre.

På pressekonferansen på Ås vegstasjon sa overing. Nils Erik Bogsrud fra Vegdirektoratet at dette er starten på en langsiktig prosess som går ut på å vurdere hovedvegtrutene i større sammen-

heng. Dette vil få en sentral plass i Norsk Vegplan for 1990—93.

E 18 strekningen fra Oslo til Kristiansand er 31,5 mil lang. Vegen er en av de absolutt viktigste transportrutene i Norge og deler av strekningen har Norges høyeste trafikkbelastning.

Noen sentrale data om E 18 på strekningen Drammen—Kristiansand

Strekning	Lengde (km)	Gj.snittlig trafikk kjt./dogn	Person skadeulykker 1981-84	Ulykkesfrekvens	Andel fartsgrense lavere enn 80 km/t
E 18 i Buskerud sør for Drammen	9,2	10 700	22	0,15	0%
E 18 i Vestfold	91,1	10 500	232	0,17	30%
E 18 i Telemark	59,9	6 400	134	0,24	18%
E 18 i Aust-Agder	100,2	5 300	214	0,28	27%
E 18 i Vest-Agder øst for Kr.sand	16,6	16 500	129	0,32	61%
E 18 mellom Drammen og Kr.sand	277,0	8 100	731	0,22	27%

På strekningen Drammen—Kristiansand er det i perioden 1981—84 registrert hele 731 personskadeulykker. Denne strekningen utgjør bare 1,1% av riksvegnettet, men har hele 4% av ulykkene. Dette gir en gjennomsnittlig ulykkesfrekvens på E 18 på 0,22 personskadeulykker pr. million vognkilometer. Med en utbygging av E 18 på denne strekningen er det realistisk å regne med en reduksjon av ulykkene til ca. 0,08—0,12 personskadeulykker pr. mill. vognkm. Det vil si en reduksjon av ulykkene til det halve.

Det er også gjort noen beregninger på hva en utbygd motorveg på hele strekningen vil få å si på kjørekostnadene. Hvis E 18 bygges slik at middelhastigheten kan heves med gjennomsnittlig 10 km/t, vil kjørekostnadene sannsynligvis kunne reduseres med 150 til 200 mill. kroner pr. år. I tillegg kommer de miljømessige forbedringene for alle som i dag bor langs denne sterkt belastede vegstrekningen.

For Vestfolds vedkommende ligger vi over gjennomsnittet for hele vegstrekningen når det gjelder trafikkmengde. I antall trafikkulykker like under gjennomsnittet, men over gjennomsnittet når det gjelder andel fartsgrenser lavere enn 80 km/t.

Det skal nå nedsettes en arbeidsgruppe som skal arbeide videre med detaljene i saken.

Optimisme og stor aktivitet på alle områder vil prege virksomheten i 1986

Igjen er vi på veg oppover. De midlene vi har til rådighet i år, tyder på at 1985 var bunnåret for vår virksomhet. Anleggsbevilgningen på riksvegside er i år 13,8 % høyere enn i fjor, og de planer som foreligger for anleggsvirksomheten framover tyder på en ytterligere opptrapping i årene som kommer.

Vedlikeholdsavdelingen har til riksvegene en bevilgning på 71,5 mill. kroner, og til fylkesvegene 19,6 mill. Fra 1. januar i år er også fylkesveger blitt redusert med 96 kilometer som er omklassifisert til kommunale veger.

På plansiden er aktiviteten preget av stor innsats i forbindelse med ny E 18 i nordfylket.

Vi lar de enkelte avdelingene selv presentere de viktigste oppgavene i året:

Anleggsavdelingen

Bevilgningen for 1986 er på 74,9 mill. kr. Dette er en nominell økning fra 1985 på 9,1 mill. kr. som er 13,8 %. Landsgjennomsnittet har en nominell øking på 9,6 %. For sikkerhets- og miljøtiltak har vi fra 1985 til -86 en reduksjon på 2,7 mill. kr. til 17,3 mill. kr.

Dette indikerer totalt sett en økning innen anleggsektoren og en klar dreining fra sikkerhets- og miljøtiltak over til ordinære riksveg-anlegg.

Av totalbevilgningen på 74,9 mill. kr. går 42,7 mill. kr. til utbyggingen av E 18 Klinestad — Tassebekk og E 18 Fyllpås — Ekely. Ved lån fra andre anlegg har vi alt brukt noe av neste års bevilgning

til E 18. Vi har til disposisjon totalt 35,1 mill. kr. i 1986. Anlegget E 18 Tassebekk — Klinestad skal åpnes for trafikk oktober 1986, mens E 18 Fyllpås — Ekely ventes ferdig høsten 1989.

Til Elveveien har vi en bevilgning på 7,8 mill. kr. til disposisjon i 1986 p.g.a. tidligere mindre forbruk 12,7 mill. kr. Anlegget ventes ferdig høsten 1988.

Vi vil i 1986 starte opp arbeidet på to store gang- /sykkelveg-prosjekter, nemlig riksveg 311 Jonborg — Saltkopp som er 5,9 km lang og riksveg 309 Hjem seng — Agerup som er 3,3 km lang. Begge disse anleggene ventes ferdig i 1987.

Vedlikeholdsavdelingen

Rammene for avdelingens virksomhet i 1986 er en bevilgning på

71,5 mill. kr. til riksvegene og 19,61 mill. kr. til fylkesvegene.

Organisasjonsarbeidet ved avdelingen skal slutføres. Det gjenstår å fastsette nødvendig bemanning i driften, komme fram til de oppgaver som skal føres ut til områdene, og ut fra dette se på arbeidsfordeling og organisering av avdelingen ved vegkontoret. Plassering av vegstasjon for vedlikeholdsområdet 1 skal også fastsettes. Dette arbeidet vil være klart i løpet av første halvår.

Vi har i flere år hatt ansettelsesstopp. Dette har redusert bemanningen ute, og har ført til at vi nå har høy gjennomsnittsalder. Vi regner med at organisasjonsarbeidet vil fastlegge bemanningens størrelse for framtiden.

Ut fra dette må vi kunne regne



E 18 anlegget i Sandefjord vil bli avsluttet i løpet av året. Etter planen skal vegen åpnes i oktober.



Vinteren 1986 blir i vedlikeholdet preget av brøyting og snørydding.

med en viss fleksibilitet i ansettelse av nye medarbeidere.

For vintervedlikeholdet satser vi på bedre samordning av tjenestene brøyting, snørydding, høvling og strøing. Dette vil vi søke å oppnå ved å bedre kommunikasjonen mellom alle ledd, ved at alle via radioforbindelse eller ved mobiltelefon skal kunne nå hverandre til enhver tid.

Laboratoriet vil i 1986 avslutte den oppfølging av vedlikeholdsstandarden på vårt vintervedlikehold som er drevet de siste år. Vi vil analysere resultatene og komme med en konklusjon.

Den gruppe som er nedsatt for å vurdere vedlikeholdets behov for en grunnmaskin vil i løpet av 1986 komme fram til en anbefaling av hva vi her bør satse på i framtida.

Sikringsarbeidene i Holme-strandsfjellet vil bli ferdig i 1986 og vil da ha kostet ca. 5 mill. kr.

I arbeidet med å bedre transporttilbudet for de indre bygder vil vi i 1986 forsterke riksveg 305 og 307. Andebu får da tilknytning til veger med 10 tonns bæreevne både i retning Sandefjord og Tønsberg.

For fylkesvegene arbeides det med planer for et forsterkningspro-

gram med 50 % statsstøtte. I dette arbeidet er det bl.a. nødvendig med en omfattende registrering av vegens bæreevne. Laboratoriet vil foreta de nødvendige målinger for hele fylkesvegnettet i løpet av 1986.

Allerede i første halvår av 1986 regner vi med å være i gang med forsterkning av fylkesveg Z609 Bergli — Håsken og fylkesveg Z 215 Kvelde — Telemark gr.

Arbeidet med å revidere vårt vedlikeholdsprogram for riks- og fylkesveger vil bli ferdig i 1986.

Asfaltseksjonen har i 1986 en del vegstreknings med så tykt dekke og så stor sporslitasje at det mest lønnsomme vil være å frese ned sporene istedet for å legge nytt dekke. Den fresmasse vi da får må vi søke å få benyttet på mindre trafikkerte veger uten for stor transportlengde og uten for omfattende lagring. Seksjonen står her foran mange oppgaver som må løses ved et omfattende samarbeid mellom entreprenører og asfaltseksjonen.

Vedlikeholdsavdelingen vil i 1986 få det nødvendige EDB utstyr også inne på vegkontoret. Vi vil

anskaffe terminaler til alle som har behov for dette.

For bedre kontakt med publikum vil vi også ta i bruk telefax.

Til slutt vil vi nevne at vi nå har fått endel fylkesveger nedklassifisert til kommunale veger, vi står igjen med 610.8 km. fylkesveg som vedlikeholdes av oss og 42.2 km fylkesveg som vedlikeholdes av bykommuner. I denne forbindelse har vi fått ny inndeling i viktighetsklasser både for riks- og fylkesveger. De nye klassene har bedre samhörighet da vi i større grad tok hensyn til en enklere regnskapsføring fra vedlikeholdet.

Maskinavdelingen

1986 vil bli et travelt år ved maskinavdelingen. Dette gjelder ikke minst administrasjonen ved vegsentralen.

Som kjent av de fleste får vegkontoret sitt nye EDB utstyr — Nd 530 minimaskin innstallert og operativ nå på vårparten. Dette utstyret skal også gjøre tjenester for maskinavdelingen ved at vi i år skal starte opp arbeidet med PDU-programmet og LA-programmet. PDU står som forkortelse for System for planlegging, disponering og utnyttelse av egenmaskin. LA — er en forkortelse for lagerutstyringsystem.

Det er mye arbeide som skal og må gjøres for disse systemene settes i drift, og det blir vel også nok å henge fingrene i den første tiden systemene er startet opp. Alt arbeide i samband med EDB kommer jo i tillegg til det daglige arbeidet, og personellstaben blir det liten endring på av den grunn.

Stillingen som maskininstruktør etter Helge Auen er nå besatt, og Kåre Holtung er ønsket velkommen i stillingen.

Det er også lyst ledig 2 stillinger på verkstedet, en bil/maskinmekaniker og en sveiser til platearbeidet. Disse stillingene er i skrivende stund ikke besatt.

Nok et E 18 anlegg i gang

NY E 18 FORBI SEM FERDIG I 1989

Av Jan Haugerød

Mandag 2. desember i fjor startet vi arbeidene med den nye E 18 forbi Sem. Dette blir det hittil største veganlegget i midt-fylket. E 18 skal føres utenom Semsbyen i en 7,3 km lang motorveg fra Fyllpå til Ekely. Hele anlegget vil koste 148 mill. kroner.

De arbeidene som ble satt i gang før jul, var forberedende arbeider til bygging av Aulieelva bru. I traseen er det fjernet matjord på strekningen fra rv. 35 ved Jarlsberg Vertshus og fram til brustedet. Det samme er det gjort fra Laaneveien og fram til brustedet på sydsiden. Pelearbeidene blir startet opp like over nyttår og oppsynsmann Per Naas regner med at våre egne anleggsfolk vil starte arbeidene med brufundamentene en gang på senvinteren.

I løpet av 1986 er det i tillegg til Aulieelva bru aktuelt å starte på Bispeveien bru, Åsbakken bru, Nordre Semsbyen bru og eventuelt

en del arbeider på 2 underganger ved Fyllpå og Jarlsberg Vertshus. Anleggsvirksomheten blir således startet opp forsiktig. I år er det regnet med å bruke 18 mill. kroner, hvorav bare halvparten til ren anleggsvirksomhet. Det resterende går til grunnverv, arkeologiske utgravninger og planlegging. Først utpå høstparten når E 18 anlegget i Sandefjord blir avsluttet, vil det bli full aktivitet med hensyn til øvrige vegarbeider. Fra neste år og fram til anlegget blir ferdig, blir det en omfattende drift med et årlig pengeforbruk på opp til 45 mill. kroner.

Anlegget vil bli drevet i egen regi, men vi regner med at endel spesialoppdrag blir satt bort på entrepriser.

Anlegget vil bli komplisert på grunn av bl.a. dårlige grunnforhold og flere store 2 plankryss. En stor del av vegfyllingene i området ved Jarlsberg Vertshus, Sem Kretsfengsel og Hesby må bygges opp med superlette fyllmasser (iso-

por). De fleste av de tilsammen 12 bruene på anlegget må fundamenteres på peler.

I tillegg til bruene vil det bli bygd 5 underganger.

De 3 store planfrie kryssene blir liggende som perler på en snor på en strekning på 2,6 km. Nordfra er det først krysset med rv. 35 Bispeveien, rv. 312 ny innfart til Tønsberg og til slutt rv. 312 Andebuveien.

Daglig leder for veganlegget er oppsynsmann Georg Johnsen og for bruarbeidene oppsynsmann Per Naas. Anleggsleder for bruene er Einar Lunde, og han fungerer inntil videre også som anleggsleder for vegarbeidene.



3 av de ansvarlige for E 18 anlegget i Sem er fra venstre oppsynsmann Per Naas, oppsynsmann Georg Johnsen og anleggssjef Karl Høiland.



MINNEORD

Spesialarbeider Olav Tanum er gått bort 53 år gammel. Han begynte i vegvesenet i 1959, og i de 26 årene han fikk være i etaten, har han arbeidet både ved anleggs- og vedlikeholdsavdelingen. Olav Tanum var allsidig, og han har ivaretatt en rekke av arbeidsfunksjonene i driften. Han har vært maskinfører, sjåfør og vegvokter. I den senere tid har han arbeidet som spesialarbeider i vedlikeholdsområde 3.

Olav Tanums kunnskaper innen vegarbeidsdriften var omfattende. Vi minnes ham som en pliktoppfylgende arbeidskamerat, men også som en humørspreder som ofte skapte munterhet på arbeidsplassen. Gjennom sitt arbeid kom han i kontakt med mange mennesker både innenfor og utenfor etaten, og han ble godt likt av alle han kom i kontakt med.

Olav Tanum vil bli savnet av oss alle, og vi lyser fred over hans minne.

SLUTT PÅ ANSETTELSESSTOPPEN?

Av Jan Haugerød

For første gang siden 1978 skal det ansettes folk i driften. Like før jul rykket vegvesenet inn annonse i lokalavisene om at det er 2 ledige stillinger ved maskinavdelingen. Det skal ansettes maskinmekaniker/reparatør og sveiser/reparatør på vegsentralen.

Driftssjef Setsaa, betyr dette at det nå endelig er slutt på ansettelsesstoppen for Vestfolds vedkommende?

— Dette betyr ikke uten videre at vi igjen skal øke bemanningen i driften. Fra sentralt hold har vi fått signaler om at vi skal kunne opprettholde det antall ansatte som vi nå har. Ut fra dette er det at vi nå har bestemt oss for å ansette 2 nye medarbeidere ved vegsentralen.

— Jeg synes ikke det er riktig å si at det er slutt på ansettelsesstoppen. Det er mer riktig å si at vi ikke følger den like konsekvent som tidligere, i og med at vi kan ta inn



Andreas Setsaa vil ikke gå så langt som å si at ansettelsesstoppen er opphevet. En oppmykning må være en mer presis betegnelse.

nye medarbeidere til erstatning for de som går ut av aktiv tjeneste.

Jeg kan vel også tilføye at vi regner med at vår viktigste rekrutteringsmåte for nye medarbeidere i driften i tiden framover, vil bli gjennom lærlingesystemet. Vi har nå 4 lærlinger i gang, og vi regner med å ta inn nye i løpet av vinteren.

Den nye trenden løser ikke arbeidssituasjonen i driften, men medvirker til at forholdene ikke blir ytterligere forverret. I 1978 var det tilsammen 217 fast ansatte i driften. På de 7 årene fram til i dag, er arbeidsstokken blitt redusert med 72 mann til 145. Hva syns så vegarbeidsforeningen om at det nå ser ut til å være en viss lysning på bemanningssituasjonen i driften? Dette spurte vi formannen i den lokale avdelingen, Hans Thorvald Kittelsen, om.

Vi i vegarbeidsforeningen syns selvsagt at det er positivt at det endelig skal ansettes nye folk i driften. 2 personer er bedre enn ingen, men vi skulle gjerne sett at vi fikk 20 nye medarbeidere istedet for 2. I enkelte andre fylker er det blitt ansatt opptil 20 nye tjenestemenn de siste 2 årene. Vår gruppe har jo minket med 10 tjenestemenn i gjennomsnitt hvert år siden 1978.

Dette har flere uheldige sider. Det har bl.a. ført til den meget omtalte forgubbing. Vi har ikke fått den naturlige «vitamininnsprøyting» som nyansettelser ofte gir.

Signaturen KNOP har i en provoserende og galgenhumoristisk artikkel i Veggen og Vi nr. 6/85 side 36, rettet søkelyset på forgubbing i vegvesenet. KNOP spør bl.a. om: «Hvordan vil det gå med vegvesenet hvis vi nå ikke tar et kraftig oppgjør med gammelmannsveldet i etaten? Gjennomsnittsalderen er allerede oppe i 50 år og hvis vi ikke foretar oss noe, kommer hele vegvesenet til å gå av med pensjon om 15 år.»



Hans Thv. Kittelsen i vegarbeidsforeningen er glad for de 2 nye stillingene på Ås, men han vil gjerne ha 20 nye medarbeidere i driften.

Jeg deler KNOP's bekymringer for fremtiden vår. Vi har de siste 10 årene ikke bare mistet volum i manuell arbeidsmengde i driften (maskiner kan ikke erstatte alt). Vi har også mistet kompetanse fordi vi må sette bort mange oppgaver til innleide eller ren entrepriser.

Vegarbeidsforeningen ser positivt på lærlingeordningen, og etter de opplysninger jeg har fått, har «gamlekara» tatt imot de lærlingene vi har i driften på en fin måte. Det som er viktig å huske på hele tiden vi har lærlinger i driften, er at disse er under opplæring og ikke kan betraktes som ren arbeidskraft.

Vi kan dekke noe av rekrutteringsbehovet med nyutdannede folk fra lærlingeordningen. De nærmeste år bør vi imidlertid supplere med en del fagarbeidere med noen års arbeidslivserfaring bak seg slik det nå er blitt gjort ved nyansettelsene ved maskinavdelingen.

Forts. side 27 —

Vegvesenet feier for egen dør:

BILBELTEPÅBUD I ARBEIDSMASKINER

Vegdirektoratet vil ikke bare påvirke andre til å bedre sikkerheten i trafikken. Vegvesenet feier nå for egen dør og går foran med et godt eksempel.

For første gang i Norge kommer det nå påbud om bruk av bilbelter i arbeidsmaskiner. Påbudet gjelder bruk av bilbelte i vegvesenets arbeidsmaskiner, og vegvesenet ettermonterer også belter i baksetene i endel kombibiler og stasjonsvogner.

Vegdirektoratet ber også om at vegkontorene foretar en systematisk kontroll av bilbeltenes tilstand i samtlige kjøretøyer hvor bilbelter er montert.

Vegvesenets arbeidsmaskiner har i flere år blitt anskaffet med veltesikre førerhus eller vernebøyler i kombinasjon med bilbelter. Førere av arbeidsmaskiner er best sikret ved eventuell utforkjøring, velt, kollisjon o.l. når de er fastspent.

Veltesikre førerhus eller vernebøyler vil i sikkerhetsmessig sammenheng ofte være verdiløse dersom bilbelte ikke benyttes, sier sjefsingeniør Ingulstad i Vegdirektoratet. Det er ikke alltid at bilbelte kan brukes i arbeidsmaskiner fordi det kan virke hindrende i arbeidet. Dette må imidlertid vurderes i den enkelte arbeidssituasjon.

Allerede i 1973 bestemte Vegdirektoratet at det skulle innføres påbud om bruk av bilbelte i Statens vegvesens biler. Det er dette påbudet som nå utvides til også å omfatte arbeidsmaskiner og kombibiler. Det er grunn til å merke seg at vegvesenets krav til bruk av bilbelte går lenger enn det generelle beltepåbudet. I vegvesenet er det et krav om at bilbelte skal brukes der hvor det er montert belte, også i lastebiler. Både vernelederen og maskininstruktøren vil være spesielt oppmerksom på beltebruken ute i den daglige driften.

Beltebruken er også påbudt gjennom arbeidsmiljølovens § 16 hvor det fremgår at påbudt verneutstyr skal brukes. Hvis dette ikke følges, kan avkorting av et eventuelt erstatningsbeløp ved ulykke kunne bli vurdert. Den enkelte arbeidstaker skal også være klar over at det er han selv som er ansvarlig for at bilbeltet brukes. I biler hvor det er et generelt påbud, må arbeidstakeren selv betale et eventuelt gebyr for manglende beltebruk.

Hos oss er arbeidet med ettermontering av belter i biler og maskiner satt i gang. Kristian Pedersen på verkstedet på Ås har hittil montert belter i baksetet på flere av Volkswagen LT bilene. På grunn av den vanskelige, anstrengte bemanningssituasjonen på verkstedet, blir ikke bilene og maskinene kalt inn spesielt for montering av belter. Dette blir tatt samtidig som bilene er inne til service eller reparasjon. Hvor lang tid det kan ta før beltemonteringen er ferdig i alle biler og maskiner, kan Kristian Pedersen ikke si noe bestemt om på nåværende tidspunkt.

Han regner imidlertid at det vil kunne ta forholdsvis lang tid. De håper imidlertid på en bedre arbeidssituasjon når de får besatt de to ledige stillingene.



Kristian Pedersen på Ås vegsentral har satt i gang arbeide med ettermontering av bilbelter i baksetet på flere av våre vedlikeholdsbiler med dobbelt førerhus. Han regner med at det på grunn av den vanskelige arbeidssituasjonen kan komme til å ta tid før alle biler og maskiner har fått innmontert belter.

HYTTEUTLEIE

Velferdskomiteen kan også i 1986 tilby 3 hytter til leie for Vegvesenets ansatte. Disse er å finne på Skrim, Blefjell og Lifjell.

Prisene for leie av hyttene er følgende:

Mand.—tors. kr. 50,- pr. døgn.

Fre.—sønd. kr. 75,- pr. døgn

Vinterferien og påskeferien kr. 100,- pr. døgn.

Alle hyttene har bestikk, dekketøy m.v. som tilsvarer antall sengeplasser. Det er ved på hyttene. I tillegg er det parafin på Skrim og elektrisitet på Blefjell og Lifjell.

BLEFJELL

Hytta eies av en kar ved navn Ivar Hallerud, Sundbyfoss. Terrenghmessig vil vi tro at dette er midt i blinken. Hytta ligger ca. 600 m.o.h., ca. 1,5 km bilveg fra Blefjellheisen og ca. 3 km fra Blestølen.

Hytta er ikke stor, totalt ca. 40 kvm, fordelt på stue med kjøkkenkrok samt to sovealkover, med to køyer (over- og underkøye) i hver. I den ene alkoven er sengebredden tilstrekkelig til to personer i hver køye.

Øvrige stikkord: Innlagt elektrisitet, lys, panelovn, TV, el. kjøleskap, propan kokeapparat, kombinert peis/ovn for vedfyring. Rennende vann hentes i bekk mellom veggen og hytta (stedet er merket).

Reiseruta (fra Kongsberg);

— Følg rv. 8 mot Geilo.

— Etter ca. 1,5 mil fra Kongsberg: Kjør rett fram retning HØYMYR.

— Etter vel 1 mil: Kjør til venstre retning BLESTØLEN (Bomveg).

— Etter ca. 6 km: Kjør til høyre retning BLEFJELLHEISEN.

— Etter ca. 400 m: Kjør til venstre.

— Etter ca. 150 m: Furu på venstre side av veggen med skilt MYRENGA.

— Ca. 100 m over myra: Brun hytte, hvite vindskier, rødt tak (hvis det er mørkt når man kommer fram er det en fordel å ha med seg lommelykt).

SKRIM

Hytta eies av Bjørn Stavli. Den ligger rett i nærheten av OTOs hytte. Ca. 150 m fra den skarpe svingen på Skrimvegen, går det en veg til venstre bort til OTOs 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 kvm. Den består av vindfang, vinkelstue med kjøkkenkrok, to soverom og hems. I det ene soverommet er det køyesenger, og i det andre dobbeltseng. 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 snurreddass i tilbygg, man må ut, men går under tak. Det er vann ca. 20 m unna. Dette er ikke drikkevann. Det må medbringes.

LIFJELL

Denne hytta eies av Nils Grivi. Hytta ligger rett ved kapellet på Lifjell, ca. 1 km forbi toppen av Lifjellheisen. Beliggenheten er fin

Forts. side 19

OPPLÆRING 1986

Opplæringsplanen for inneværende år forelå 13/12-85, etter behandling i opplæringsutvalget, ledermøtet og fellesmøtet.

Det fremgår av planen at det fokuseres på EDB-opplæring, noe som henger sammen med installasjon av Nord Data 530 maskinen, i uke 8—9, og de PC'ene vi allerede har.

Også lederopplæring er plassert sentralt i bildet. I tillegg kommer rene fagkurs.

Dette mønsteret faller bra sammen med Vegdirektoratets syn, som tilsier vektlegging på EDB-opplæring, lederopplæring og registrering av opplæringsbehov.

Vi bør bestrebe oss på å gjøre en best mulig jobb med dette registreringsarbeidet etterhvert. Vi bør dessuten drive en opplæringsvirksomhet som tilgodeser alle aktuelle grupper i virksomheten.

En oversikt over årets planlagte opplæring følger på midtsiden i dette nummeret av Vestfolder'n.



Velferdskomiteens nye hyttetilbud i år er ei ny hytte på Skrim. Hytta er stor og romslig med peis, men har ikke elektrisk strøm. Det er bilveg helt fram.

STATENS VEGVESEN VESTFOLD

OPPLÆRINGSPLAN 1986
Saksbehandler:
Førstesekr. Anne Hov.
INDELING AV EMNEOMRÅDER

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

KURSTYPER:

- L — Lokale kurs arrangert av vegkontoret
- R — Regionale kurs arrangert i samarbeid med andre vegkontor
- S — Kurs arrangert av vegdirektoratet
- E — Eksterne kurs arrangert av andre enn vegvesenet

Opplæringstiltak	Form	Dager	Deltak.	Kurssted	Tidspunkt	Målgruppe	Merknader
1.LEDELSE OG FORVALTNING							
— EDB-opplæring:							
— Notis WP	L	2x10	60	vegktr.	1.kv.	vegktr.' pers.	
— Arbeidsforh. ved dataterminal	L		8	vegktr.	1.kv.	vegktr.' pers.	brevkurs
— EDB opplæring	L	3-4	4	biltils.		tekn./merk. biltils.	
— Grunnkurs II	L	5	20	Tbg.	1.kv.	tekn./merk. biltils.	
— PC kurs	L	1-2		Tbg.		alle berørte	
— FICS RG	L			vegktr.	1.halvår	alle berørte	
— FICS 5	L			vegktr.		alle berørte	
— EDB i vegpakken	L	2		Tbg.		plan	
— Driftskurs	E	10	4	Oslo	1. halvår	driftsansv.	reise/opph.
— Micromask. i anleggsdriften	L	2	20	arb.sted.	1. halvår	anlegg	
— Bruk av EDB i dr.pl.legg./oppf.	L	1-2	9	Tbg.		teknisk, vedl.h.	
— Bruk av EDB i dr.pl.legg./oppf.	L	1-2	20	Tbg.		form/vegtj.m	
— ND: Dialouge, DCOM-in, Coc-op	E	3x3	1	Oslo		tekn., grunn	reise
— ND: Brukerkurs	L	1-2	16	vegktr.	1.kv.	alle avd.	
— Fellesbestemm./særavtalen	L	1x2	20	Ås	1.kv.	oppsyn, A/D,regnskap	
— Personalkonf.	R	2	6			personal,adm.øk	
— Førstehjelpskurs	L	2	20	Tbg.	1.kv.	tekn./merk.niltils	
— Lederutvikling	R/E					alle	
— Saksbehandlertkurs	R	10	2			plan	
— FAD-kurs:							
— Prosjektarbeid	E	5	3	Oslo	vår/høst	tekn.pers.plan/grunn	kun reise
— Lønns- og arb.vilkår	E	2	2	Oslo	jan/feb	merk. adm/øk.	kun reise
— Bruk av konsekvensanalyse	E	2	1	Oslo	okt	tekn., plan	kun reise
— Kurs for forelesere og instr.	E	3	1		jan/feb	merkantil adm/øk.	reise/opph.
— ½-årig EDB utdanning FAD/BI	E	½ år	1	Oslo	2.h.år	merkantil, adm.øk	reise/opph.utg.
— Kontorarbeid-videregående	E	5	1	Geilo	sept.	merkantil, adm/øk	reiseutg.
— Systemutvikling	E	5	1	Oslo	feb.	merkantil, adm/øk	reise/opph.
— Kommunikasjon og samarbeid	E	5	1	Gausdal	vår/høst	teknisk, grunn	reiseutg.
— Ny i lederjobben	E					teknisk, grunn	reiseutg.
— Samarbeidsformer i prosjekter	E	5	1	Oslo	vår/høst	teknisk, grunn	reise/opph.
— Systemutvikling II	E	10	2	Oslo	vår/høst	tekn/merk. grunn/adm/øk.	reise/opph.
— Systemutviklingsverktøy	E	5	1	Oslo	vår	teknisk, grunn	reise/opph.
— Regional konf. for grunnseksj.	R	2	8		jan.	tekn/merk.	reise/opph.
— Grunnervervkonf.	E	3	2		vår	teknisk, grunn	reise/opph.
— Kartdagene 1986	E	3			vår	teknisk, grunn	reise/opph.
— Forvalt. og adm. for oppsynet	L	6	20	Ås	1.kv.	oppsyn	
— Arbeidsledelse	L	5	20			oppsyn	
— Opplæring av pedagog	L		1	Tønsberg		merkantil, biltils.	
— Opplæring av seksjonsleder	L		1	Tønsberg		teknisk, biltils.	
— Mellomlederopplæring	R	6	6	Tønsberg		tekn/merk. biltils.	reise/opph.
— Publikumsbeh./forvaltning	L	1	6	Tønsberg		tekn/merk. biltils.	
— Sensorkurs	L		8	Tønsberg		teknisk biltils.	
— Mediakurs	L			Tønsberg		teknisk, plan	
— Vegloven, kommentarutgaven	L/R			Tønsberg		tekn/merk.plan	
— Regionalt regnskapskurs	R	2	4-5		vår	merk. øk. seksjonen	

Opplæringstiltak	Form	Dager	Deltak.	Kurssted	Tidspunkt	Målgruppe	Merknader
2. PLANLEGGING							
— Planforskriftene	L	½	3			teknisk anlegg	
— Vegutforming i byer og tettst.	L/R	1	1			teknisk vedl.h.	kurstilb. fra VDR
— Modellbruk i trafikkpl.legg	E	10	1			teknisk, plan	EEU kurs
— Presentasjon av detalj- og byggeplaner	L	1				teknisk, plan	
— Hovedplanlegging	E		1			teknisk, plan	reise/opph
— Vegplanlegg. -oversikts- og hovedplanlegging	E	10	1	Tr.heim		teknisk, plan	reise/opph.
— Lay-out, tegnetekn. foliesep.	L	1		Tønsberg		tekn/merk., plan	kurstilb. VDR
— Presentasjon av detalj- og byggeplaner		1		Tønsberg		teknisk, plan	kurstilb. VDR
— Konsulentbruk, engasjem. og oppfølging	L	½		Tønsberg		teknisk, plan	kurstilb. VDR
— Systemarb./medvirk. i vegplanlegging	L	½		Tønsberg		teknisk, plan	kurstilb. VDR
— Betongdekker	E					teknisk, plan	befaring
— Nye metoder innen geoteknikken	E	3	1			teknisk, plan	reise/opph.
3. TRAFIKKAVVIKLING							
— Trafikkberegningsmetodikk	L	½		Tønsberg	vår	teknisk, plan	
— Trafikkavvikling/styring	L/E/H					teknisk, plan	reise/opph.
— Trafikksignaler, (lev.kurs)	E					teknisk, plan	reise/opph.
— Vegbelysning	S/L	½	1			teknisk, vedlikeh.	
— Konf. om trafiksikkerhet ved konkurransekjøring	R	1	1			merkantil, vedl.h.	reise/opph.
— Temadag: Vedlikehold - trafikkseksjonen	L	2	16			merk/tekn. vedl./plan	
— Oppfølging arbeidsvarsl.	E	2	2		jan.	tekn/opsyn vedl.h.	reise/opph.
— Bruk av datatekn. og elektron. i veg- og transportsyst.	E	3	1	Tr.heim	jan.	teknisk, vedl.avd.	reise/opph.
4. TRAFIKKSIKKERHET							
— Teknisk kurs del I og II	R	4-5	4			teknisk, biltils.	
— Busskurs (forskrifter)	L	1	6			teknisk, biltils.	
— Trafikkulykkesetterforskn. videregående	L	2	6			teknisk, biltils.	
5. MILJØHENSYN							
— Arbeidsmiljøkonfer.	L	1	20		1.kv.	alle	
— Arb.miljøkurs	R	5	20		1.halvår	alle	reise
6. DRIFTSTEKNIKK							
— Betongteknologi	L/E	2-3	22			oppsyn.form. vegarb.tekn.anlegg	STI lev.av kurset
— Bruk av fiberduk i vegbygging	L	½	19			Oppsyn. tekn. formenn, anlegg	
— Prosjektledelse anlegg. NIF	E	3	1			teknisk, anlegg	reise/opph
— Utarbeidelse av anbudsok. og entreprisoppf.	E	3	1			teknisk, anlegg	reise/opph.
— Vedlikeh. av vegger og gater	E	3	12	Skien	feb	oppsyn/tekn. vedl.h.	reise/opph.
— Vegens livsløp -forsterkning og utbedring. NTH	E	3	2	Tr.heim	jan	teknisk, anl/vedl.	reise/opph.
— Opplæring i bruk og vedl.hold av småmaskiner	L		6	arb.plass		veg.tj.menn vedl.h.	maskinavd's ansvar
— Kranførerbevis	L		6	arb.plass		veg.tj.menn vedl.h.	maskinavd's ansvar
— Perfeksjoneringskurs lab.	H		5	arb.plass		tekn.pers. vedl.h.	hospitering
— Temadag om lab. virksomheten	L	1		Ås		flere	reise/opph.
— Div. E kurs	E						

Vernelederen advarer

Hva med bruk av helsefarlige stoffer hos oss?

Dette er et aktuelt spørsmål å stille nå når vi ser at det stadig blir oppdaget skader som direkte eller indirekte er forårsaket av løsningsmidler.

Verne- og helsetjenesten har tatt dette alvorlig, og 18 ansatte som har arbeidet med helsefarlige stoffer har vært innkalt til bedriftslegen. Undersøkelsen har bestått av blodprøver og en intervjuundersøkelse spesielt beregnet på løsningsmiddeleksponerte.

Det er ansatte som har jobbet med vegoppmerking, lakkering, asfaltkontroll, sandblåsing og maling av bruer og laboratoriearbeid som her blir viet mest oppmerksomhet.

Vi har også foretatt målinger av løsningsmiddelpåvirkningen ved rengjøring av vegmerkingsbilen, analysering av asfaltprøver på laboratoriet og ved legging av asfalt.

Prøvene har blitt analysert ved Yrkeshygienisk institutt, og resultatet viser at prøvene fra laboratoriet og asfaltkontrollen viser ubetydelige mengder løsemidler.

De som har rengjort vegmerkingsbilen er mer utsatt, da disse prøvene viser en viss påvirkning av løsningsmidlet Toluene. Dette er et løsemiddel som blant annet påvirker sentralnervesystemet.

Resultatene fra blodprøvene viser fra moderate til alvorlige symptomer på sentralnervesystemet.

Blodprøvene viser også nyre- og leverfunksjonsforandring på de undersøkte.

I alt ble det konstatert funn fra alvorlige til lette forandringer hos 11 av 18 undersøkte.

Når vi nå har fått konstatert dette, må vi alle gjøre vårt beste for

å redusere påkjenningen av løsemidler.

Dette skal først og fremst forsøkes løst ved å bruke stoffer som er mindre helsefarlige. Dette ser vi ved å lese hvilke vernetiltak som er

nødvendig for å bruke stoffet. Dette skal stå på emballasjen og nødvendig verneutstyr SKAL brukes.

Arbeidslederne må sørge for at nødvendig verneutstyr er tilstede når arbeidet blir satt i gang.

Vi vil også her nevne et meget godt hjelpemiddel vi har på dette feltet, stoffkartoteket. Dette finnes hos oppsynsmennene.

La oss alle sammen være enige om å lese faremerkingen på emballasjen.



Slik skal løsningsmidlene ikke brukes. Stein Erik Brekke bruker ikke noe verneutstyr, og dampen fra løsningsmidlet i vaskeposen spres i rommet. Dette er farlig. (Bildet er arrangert).

Lærlingevirksomheten oppsummeres

Av Jan Haugerød

De 4 lærlingene vi har i driften, er nå ferdige med det første halve året av sin fagopplæring i vegvesenet. Dette ble markert på et møte på vegkontoret 12. desember. Foruten lærlingene og representanter for ledelsen, var også de ansvarlige oppsynsmenn og formenn med.

Hensikten med møtet var å gi lærlingene en videre innføring i vegvesenets totale virksomhet. Derfor var avdelingslederne for driftsavdelingene til stede og orienterte om avdelingens virksomhet. Videre var det også lagt opp til at lærlingene selv kunne fortelle om hvordan de ser på sin egen situasjon i vegvesenet til nå med



Lars Larsen har vært lenge på E 18 anlegget, og er den av lærlingene som hittil har bredest erfaring fra driften.

tanke på eventuelle justeringer av det videre opplegget framover.

På møtet ble det også lagt vekt på en bred orientering om arbeidsmiljøet og vernesaker.

Lærlingene var også fornøyd med opplegget så langt. Både Hank Samnøy og Lars Larsen forteller til Vestfolder'n at de har et variert og interessant arbeid i vegvesenet. De føler også at de har glidd fint inn i miljøet.

Nå i vinter er Hank Samnøy, Lars Larsen og Andre Revå på motorveganlegget i Sandefjord. De vil også komme til å være med på motorveganlegget i Sem når dette kommer i gang. Det kan bli aktuelt å flytte lærlingene mellom anleggene eller rundt på forskjellige arbeidsoppgaver for at de skal få en mest mulig allsidig opplæring.



Hank W. Samnøy er i vinter på E 18 anlegget i Sandefjord. Tidligere har han vært på bruanlegget på rv. 312 på Sem.



Per Olav Theodorsen har vært både i vedlikeholdsområde 2 og ved gang- og sykkelveganlegget i Svelvik. Nå er han på gang- og sykkelveganlegget i Slagen.



Andre Revå er også på E 18 anlegget nå. Tidligere har han vært i vedlikeholdet bl.a. som asfaltkontrollør.

Julekaffe i tradisjonell stil

Av Jan Haugerød

Gamle tradisjoner skal holdes ved like. Det følges opp fullt og helt når det gjelder juleavslutningene rundt omkring på de forskjellige arbeidsplassene i vegvesenet. Ribbe, kjøttkaker, kaffe og bløtkake er bare noe av det som blir satt til livs når vegfolk bevilger seg noen timers fri til en liten førjulssammenkomst.

Vedlikeholdet i nordfylket var først ute denne gangen. Allerede fredag 13. desember var de ansatte ved Sande vegstasjon samlet til julekaffe kombinert med et informasjonsmøte på Rølleshauen. Rolf Sommervik og hans stab i oppsynet ga fyldige redegørelser om virksomheten i 1985, budsjett og driftsplaner for 86 og en orientering om hvilke fylkesveger som blir omklassifisert fra 1. januar 86 og hvilke konsekvenser dette får for vedlikeholdsdriften. Fra planavdelingen var Steinar Aspen innbudt. Han redegjorde for pla-

nene for ny E18 gjennom nordfylket, et prosjekt som vil få stor betydning for vedlikeholdsområde 1. Den nye anleggssjefen, Karl Høiland, var også innbudt og han orienterte om byggingen av Haga bru.

Hvalen Kro i Larvik er blitt et fast samlingssted når julekaffen skal arrangeres i sydfylket. Fredag 20. desember var det storinnrykk fra vegvesenet. Da var både vedlikeholdet og anlegget på plass med noen av sine mannskaper. Vedlikeholdsområde 3 med Odd Pape i spissen hadde som vanlig valgt Hvalen Kro for sitt førjulsarrangement. Det hadde også anleggsoppsynsmennene Halvor Garvik og Kai Larsen gjort for sitt felles arrangement. Garvik og Larsen hadde lagt opp til et informasjonsmøte med orientering om drifts- og bemanningsplanen for anleggsavdelingen i 1986, og opplæringsvirksomheten i det kommende året. Ernst Thunberg hadde sin siste arbeidsdag på Elveveien 20. desember, og dette ble markert ved



Ernst Thunberg er blitt pensjonist. Han hadde sin siste arbeidsdag samme dag som julekaffen foregikk. Finn Malmquist overrakte gave fra arbeidskameratene og takket for innsatsen gjennom mange år.

at Finn Malmquist overrakte en gave fra arbeidskameratene.

Også vegkontoret fulgte opp tradisjonene med samling i kantina på formiddagen lille julaften. Som vanlig oppsummerte vegsjef Leppe-rød året som hadde gått og takket medarbeiderne for god innsats gjennom året. Vegkontorets pensjonister var også invitert, og vår tidligere vegsjef Leif Moy var tilstede. Han fylte 80 år dagen etter — på selveste julaften. Dette måtte selvfølgelig markeres, noe Leppe-rød gjorde ved å overrekke gave både fra vegkontoret og fylkeskommunen. Moy har også vært et ivrig medlem av bedriftsidrettslaget, og han er lagets eneste æresmedlem. Vega benyttet også anledningen til å gratulere med dagen og overrekke en gave, noe lagets formann Reidar Jørgensen sto for.

Vegkontorets ansatte fikk også anledning til å stemme i med en sang. På melodien «På låven sitter nissen» hadde grunnseksjonen



Leif Moys 80 års dag ble behørig markert på vegkontorets tilstelning i kantina lille julaften. Her er det Reidar Jørgensen som overrekker gave fra Vega.

Hytteutleie

Forts. fra side 13 —

med tanke på både slalåm og turgåing. Det er ca. 50 m å gå fra parkeringsplassen.

Hytta er ombygget i ca. 1980. Den er på ca. 50 kvm som fordeler seg på vindfang, kjøkken og stor stue og 2 små soverom. I soverommene er det køyesenger, tilsammen 6 soveplasser. I tillegg er det 2 sofaer i stua. Det er innlagt elektrisk strøm, og det er termostatstyrte panelovner i soverommene. Hovedoppvarming er midlertidig vedovn/peis. Det er elektrisk komfyr og kjøleskap.

Det er eget uthus med sanitærsekker og torvstrø. Drikkevann må medbringes, eventuelt hentes på kapellet ca. 300 m unna. Drikkevann kan også hentes fra utekran på butikken til Nils Grivi i Bø sentrum. Vaskevann kan hentes i et tjern ved parkeringsplassen, men dette er dårlig.

Reiserute:

Alt. 1. Fra Tønsberg, om Skien til Bø.

Alt. 2. Fra Tønsberg om Hvittingfoss, Notodden over Reskjemheia.

Alt. 1. Kjør til stort vegkryss i Bø sentrum. Følg skiltene til Telemark Sommerland og Lifjell i ca. 3 km. I stort vegkryss ved Sommerland, sving til venstre og følg skiltene til Lifjell.

Alt. 2. Kjør til Notodden, over flyplassen, og over Reskjemheia. I vegkryss ved Sommerland (3 km før Bø) sving til høyre og følg skiltene til Lifjell.

Begge alt.: Fra vegkrysset ved Sommerland er det ca. 8—10 min. kjøring til Jønnebu parkeringsplass ved hytta. Litt før halvvegs passerer Lifjell Turisthotell, og ca. 1 km før toppen passerer skitrekke og slalåmbakke. I svingen på toppen før Lifjellstua svinges av til høyre gjennom bom inn på Jønnebu parkeringsplass og Telemark Vinterland. Hytta ligger på en liten kolle på venstre side av plassen, mellom et lite tjern og kapellet.

Til slutt noen praktiske opplysninger:

Hyttene må bestilles på forhånd. Kjerstin Runå eller sentralbordbe-

tjeningen tar imot 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 for leietidspunkt må leien betales. Hytteleie 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/utstyrliste 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 fåes ved henvendelse til vegkontoret.

diktet sang til damene på skrive-stua. Et hyggelig innslag som høstet stor applaus.

Biltilsynet i Tønsberg hadde sin julekaffe på selveste julaften. Her deltok også flere bilfirmaer som biltilsynet har hatt god kontakt med gjennom året. Vanskelige arbeidsforhold og mye venting har vært daglig kost for disse firmaene når de har besøkt biltilsynet i det siste. Bl.a. stor pågang med registreringer har til tider medført køer og ventetid for å få registreringene i orden. Biltilsynets ansatte fant det derfor riktig å gi en påskjønnelse til et firma som har vist spesiell stor forståelse og tålmodighet med det til tider sene registreringsarbeidet. «Snill gutt»-figuren i keramikk gikk til Vestfold Bilsenter.

. . . . og så var det jul igjen.



Biltilsynet Tønsberg hadde invitert kjøreskolene og bilforhandlere til sin markering av julen på selveste julaften.

VEGVESENET INN I EDB ALDEREN

Vegkontorets første komplette EDB anlegg er nå i drift. Selve hjernen i anlegget, en Nord 100 Compact, er plassert på EDB rommet i 8. etasje. Til denne er det koblet en rekke terminaler som er plassert hos saksbehandlere på flere kontorer rundt omkring i huset. Vi har spurt Ole Johnny Svendsen, en av de 2 driftsansvarlige på anlegget, om en nærmere orientering om anlegget.

Maskinen NORD-100 COMPACT:

Norsk-Data's Compact serie består av flere varianter. Vi har kjøpt modell II, hvilket vil si en mellomstørrelse. Den har en harddisk (ytrelager) på 75 Mb. Til sammenligning har våre IBM-PC EX et tilsvarende lager på 10 Mb. Maskinen ble levert med 16 terminalutganger. I kjøpet inngikk 7 Tandberg terminaler, og to skrivere. En skjønnskriver (Philips) og en linjeskriver. Planavdelingen har siden kjøpt to Tandberg terminal med



Slik vil framtidens arbeidsplass bli for mange av oss kontorfolk. En stor del av dagen vil vi sitte og arbeide ved en terminal, så nå er det bare å lære seg skrivemaskintastaturet. Tofingersystemets hastighet står ikke i stil til EDB maskinens arbeidshastighet.

grafikk, og 9 vanlige terminaler. For å få benyttet disse på maskinen har vi fått montert et terminalkort med plass til 8 terminalutganger til.

Installasjon:

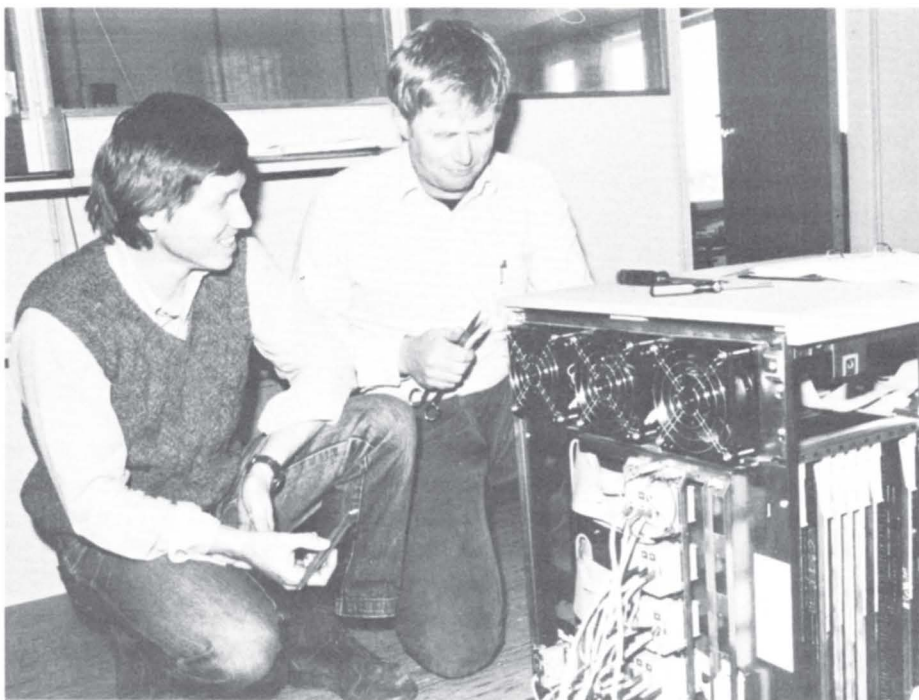
Når maskinen skulle installeres ble det bestemt at den skulle plasseres der den kommende ND-500 maskinen skal stå. Det ble derfor lagt datagulv og strekt kabler og ledninger med tanke på fremtiden. Det er tilsammen montert terminalkontakter på 126 steder i bygget. Det er nå bare kjøleanlegg som ytterligere trengs for å motta 500 anlegget.

Hva skal maskinen brukes til:

Compact er først og fremst tenkt brukt til opplæring, det halve året det vil ta før vi får 500 anlegget. Som vanlig bruker vil vi ikke merke forskjell mellom compacten og 500 anlegget. Opplæringen vil særlig dreie seg om tekstbehandlingssystemet NOTIS-WP, og programmet FICS. (arkiv/register).

De tekniske program, som vi tidligere har kjørt mot Vegdirektoratets maskin, er lagt over på

Forts. side 27 —



Ole Johnny Svendsen t.v. og Arnfinn Bentzen er de to driftsansvarlige på Compacten. Her er de i gang med servicearbeid på maskinen.

MASKINAVDELINGENS NYE GRAVEMASKIN

Av Jan Haugerød

Maskinavdelingens siste tilskudd er en 22 tonns Åkerman H 10 B beltegravemaskin. Det er Leif Kihle som har fått denne til erstatning for den gamle Brøyt 20 TL som han har brukt siden våren 1978.

Leif Kihle har selv vært med på å velge ut den nye gravemaskinen. Før det ble tatt standpunkt til valg av maskin, hadde Kihle flere forskjellige maskiner på prøve på anlegget. Valget falt på Åkermanmaskinen, og 20. september ifjor fikk han den nye maskinen. Maskinen er også levert med ekstra brede belter, for at den lettere skal ta seg fram på steder med dårlige

grunnforhold. Dette vil være særlig viktig når maskinen i løpet av høsten kommer i gang på det nye E 18-anlegget utenom Semsbyen.

I de 5 månedene maskinen har vært i bruk, har den fullt ut innfridd forventningene. Kihle sier at det var absolutt forsvarlig å gå til denne maskinstørrelsen i stedet for å velge en mindre maskin. De andre gravemaskinene våre har blitt for lette og har hatt for lite krefter når de har kommet bort i virkelig store, tunge og vanskelige graveoppdrag. H 10 B maskinen er med sine 22 tonn stø og god i bruk. Den har krefter nok og ikke minst rekkevidden på 10 meter er verdifull, sier Kihle.



Leif Kihle er fører på den nye gravemaskinen som maskinavdelingen kjøpte inn i fjor høst.



Også førermiljøet i hytta er bra. Den er langt bedre støydempet enn de maskinene Kihle har hatt tidligere. Det eneste negative han har å komme med, er at hytta kunne vært noe større. Hytta på Åkermanmaskinen er noe trangere enn det hyttene var på de andre maskinene han prøvde ut ifjor sommer. Allikevel kan jeg ikke tenke meg en annen maskin. Jeg har også fått den skuffen jeg helst ville ha. Det er en Gjerstadskuff på 1050 l, og det er en skuff som jeg har hatt meget god erfaring med, sier en svært så fornøyd Leif Kihle.

Den nye Åkerman H 10 B maskinen har hittil vært i arbeid på E 18-anlegget i Sandefjord.

Optimisme og stor ...

Forts. fra side 9 —

På maskinsiden er det, som vanlig hvert år, nye ting i vente. Følgende biler og maskiner ble bestilt i fjor og ventes levert i første halvår 1986.

- 2 stk. Volvo FL ID 6 x 2
- 1 stk. Volvo FL 7 4 x 2
- 1 stk. Volvo FL 408
- 2 stk. Merz Benz 409 D Pick Up
- 1 stk. Volkswagen LT 35 — verkstedvogn
- 2 stk. Atlas Copco kompressorer.

Det vil også i år bli etterbestilt diverse spesialutstyr etter behov.

Det ble ifjor satt en foreløpig sluttstrek for de store utbygningene vi har hatt de senere år, så 1986 vil ikke bli preget av dette. Sande Vegstasjon står for tur, men plassering av ny vegstasjon i vedlikeholdsområde 1 er ikke klarlagt.

Denne avgjørelsen er avhengig av linjevalget for E 18 i nordfylket. Derom strides de store som kjent, men det regnes med en endelig avklaring i løpet av 1986.

Av denne grunn vil vi bare kunne foreta utbedringer og vedlikehold av garasje/verkstedbygget ved vegstasjonen i Sande 1986.

Driftsresultatene ved maskindriften for 1985 var meget dårlig med et underskudd på vel 1,8 mill. kroner. Det synes som om det er inntektene som har sviktet i forhold til de stadig økende utgiftene. Dette vil bli nøye analysert og gransket i tiden framover og jeg vil komme tilbake til dette i neste nr. av «Vestfolder'n».

Biltilsynet

1985 førte til at biltilsynets virksomhet måtte omprioriteres. Først og fremst fikk vi en økning i antallet kjøretøyer som langt overskred våre prognoser, spesielt var registreringsøkningen stor for person- og varebiler. Sammen med bruktbilomsetningen førte dette til at de totale registreringstallene



Trafikk kontroll på vegene blir også i år en prioritert oppgave i biltilsynet.

økte med ca. 25 % fra 1984 til 1985. Økningen ventes å fortsette i 1986, men noe dempet.

I 1985 sluttet også 3 av våre dyktige medarbeidere på trafikkseksjonen (Øygard, Duvholt og Kavli). Alt dette førte til betydelige omlegninger idet ressurstilgangen på kontorseksjonen måtte økes på bekostning av andre gjøremål. Vanskeligheten med å skaffe personale til vår trafikkseksjon er stor fordi yrket er så spesielt. Det tar derfor flere år å fylle disse stillinger med kvalifisert personale. P.g.a. avgang ellers har vi også hatt personellskifte innen kjøretøy- og kontorseksjonene. Virksomheten i 1986 vil derfor måtte preges av den omtalte situasjon og den opplæring som må drives av nytt personale.

TØI setter på oppdrag av Vegdirektoratet i gang en landsomfattende undersøkelse på virkningen av periodisk kontroll. For at undersøkelsen skal bli så sikker som mulig, er det nødvendig at biltilsynet i hele landet foretar periodisk kontroll av et relativt stort antall kjøretøyer. For Vestfolds vedkommende betyr dette at vi i 1986 ved våre stasjoner skal kontrollere tilsammen 4244 person- og varebiler som vil inngå i undersøkelsen.

Kjennskapet til virkningen av periodisk kontroll er viktig for å kunne fastslå hvor store ressurser vi framtidig bør satse på til periodisk kontroll i forhold til andre typer sikkerhetskontroll og trafikk sikkerhetstiltak. Tidligere undersøkelser bl.a. utenlands viser forskjellige virkninger av denne type kontroll.

I oppfølging av handlingsprogram for trafikk sikkerhet skal det i løpet av 1986 igangsettes en rekke tiltak fra biltilsynet, herunder øket trafikk-kontroll på vegene, tiltak overfor uerfarne bilførere og mopedopplæring med førerbevis o.s.v. Alt dette vil engasjere biltilsynet i løpet av 1986 og det er forutsatt at vi skal tildeles ekstra midler (personell) for å gjennomføre arbeidet.

For å bedre arbeidsforholdene ved biltilsynet i Tønsberg, er det meningen å bygge ny stasjon på Ås. Denne utbyggingen har virkelig trukket i langdrag til tross for iherdig arbeid fra biltilsynet. Vi håper likevel at prosjekteringen kan bli klar i 1986.

Også ved Solum-stasjonen er det behov for forbedringstiltak. Planer for dette er under utarbeidelse.

Opplæring i EDB i forbindelse

med Auto-sys-utbyggingen vil fortsette. Likeså håper vi på å komme i gang med opplæring på generell EDB.

Oppgavene for biltilsynet vil være mange og store også i 1986.

Grunnseksjonen

Som tidligere vil vi fortsatt arbeide med grunnnerverv/oppmåling og oppgjør på et stort antall prosjekter, anslagsvis 60-70. Arbeidet med grunnnerverv til E-18 i Sandefjord og Sem basert på avtaler, tillatelser, vegjordskifte og ekspropriasjon vil få et betydelig omfang i 1986.

Selv om det for enkelte prosjekt kan være usikkert hvorvidt vi kommer fram i minnelighet, synes en del klare for skjønn:

RV. 8 Elveveien

E 18 parsellene Fyllpå — Aulerød og Aulerød — Ekely: Skjønn for boliger og industri (skjønn for landbruk i 1987)

E 18 Ås — Semsbyen

Rv.301 Stavern — Grevle

Rv.309 Hjemseeng — Agerup. Enkelte eiendommer tas sammen med skjønn begjært for fv. 415 Torød — Agerup

Rv.315 Overskjønn: Parsell Sykehusveien — Gullhaug er berammet til mai 1986. Det er verdt å merke seg at skjønnet her ble avholdt i juni 1984. Det tar sin tid! Grunnnerverv er ingen lett-vint spøk.

EDB vil også for grunnseksjonen være sentralt i 1986. Vi håper bevilgningene vil gi rom for rimelig oppfølging av seksjonens EDB-plan.

Sentrale rapporter om planavdelingens organisering (jan. 1985) og vurdering av grunnseksjonens plass i systemet (jan. 1986) vil forhåpentlig gi nyttige diskusjoner og avklaringer i 1986.

En videreføring av vedlikeholdsavdelingens prosjektplanlegging og PUS-planleggingen vil trolig

begynne å gi resultater allerede i 1986. Langsiktige og koordinerte vurderinger på dette felt vil gi positive virkninger for mange av oss.

På landmålingssiden vil vi nødvendigvis fortsatt måtte benytte store ressurser på å rette/forbedre det geotetiske grunnlaget. Årsaken til stigende problem med det etablerte nett er større nøyaktighetskrav, bedre oppmålings- og beregningsutstyr.

Planavdelingen

Mål og tiltak

Våre mål når det gjelder planproduksjonen er følgende:

Mål 1: Fremskaffe vegutredninger/hovedplaner som grunnlag for prioritering av prosjekter i NVP for 1990-93 og 1994-97.

Mål 2: Fremskaffe godkjente detaljplaner/byggeplaner for de prosjekter som er prioritert i investeringsprogrammet for 1986-89 minimum et år før anleggsstart.

Mål 3: Fremskaffe tilstrekkelig med reserveprosjekter i tilfelle forsinkelser/økte rammer.

Måloppnåelse for mål 1

For å kunne få fram nødvendig planmateriale før neste revisjon av NVP, må vi i stor grad kjøpe konsulenttenester. Spesielt gjelder dette for planleggingen av ny E 18 i nordre Vestfold. Uten denne tilførselen av ressurser vil vi måtte prioritere innsatsen på planleggingen av ny E 18 i nordre Vestfold på bekostning av framdriften på de øvrige prosjektene. Dette vil få negative følger for flere kommuner som i stor grad er avhengig av vår planlegging av riksvegnettet for å komme videre med egen arealplanlegging.

Måloppnåelse for mål 2.

For årene 1986 og 1987 har vi 100 % detaljplanlegging. Dette er bedre enn det mål Vegdirektoratet har antydnet. Også for 1988 synes

detaljplandekningen å være tilfredsstillende så langt.

Måloppnåelse for mål 3.

Planleggingssituasjonen for reserveprosjekter er relativt god.

Vi har følgende detaljplaner i reserve:

— ny E 18, Fagerholt — Hobekk (Vassbotn), ca. 40 mill. kroner.

— ny rv 303, Herregårdsletta — Torstrand torg, Larvik, ca. 15 mill. kroner.

Reserveprosjektene er aktuelle om det inntreffer vesentlige forsinkelser på ett eller flere av de prosjekter som er prioritert i budsjettet.

Nye mål

En vesentlig del av planavdelingens arbeidsoppgaver er såkalte forvaltningspregede oppgaver, så som fartsgrensesaker, skiltsaker, avkjørselssaker, byggegrensesaker, støysaker o.l. Disse krever ofte stor arbeidsinnsats. Det er nødvendig å rasjonalisere vår innsats så mye som mulig.

I tiden fremover vil vi diskutere hvilke mål vi bør arbeide mot for disse oppgavene. Dette vil bli sett i sammenheng med at EDB-bruken ved avdelingen kan trappes opp i 1986 pga. at vegkontoret da får inninstallert ND 530.

Nye oppgaver

Trafikkmengden på nåværende E 18 i nordre Vestfold er allerede i dag på grensen av vegens kapasitetsevne. Vi har hatt og forventer fortsatt 5 % trafikkøkning hvert år framover. Dette betyr at vi står overfor en stor og vanskelig oppgave når det gjelder å sikre en akseptabel trafikkavvikling på nåværende E 18 fram til 1995 når ny veg skal være ferdig.

I en slik oppgave må det tas i bruk nyere teknologi innen informasjonsformidling og trafikkstyring. Vi har i dag dessverre små muligheter til å tilegne oss denne teknologien, da våre økonomiske muligheter til å delta på eksterne

kurs og konferanser på dette fagområdet er svært små. Dette må det gjøres noe med så snart som mulig.

Prioritering mellom planleggingsoppgaver

Vårt samlede planleggingsbehov for 1986 overskrider de rammer vi til nå har fått til disposisjon fra Vegdirektoratet med ca. 3,5 årsverk. Dersom rammen ikke kan økes, vil følgende oppgaver/prosjekter måtte utsettes:

- diverse forvaltningsoppgaver: 0,5 årsverk
 - gang- og sykkelvegplanlegging: 0,5 årsverk
 - ringveg Tønsberg: 1,0 årsverk
 - rv 315, Holmestrand: 1,0 årsverk
 - rv 306, Glenne — Skoppum (Borre) 0,5 årsverk
- Dersom den tildelte rammen for 1986 reduseres med 15 %, vil det føre til at følgende prosjekter ville måtte utsettes/forsinkes.
- Planlegging av utbedringstiltak (PUS): 1 årsverk
 - Ny E 18, nordre Vestfold: 1 årsverk

Planlegging på stamvegnettet

I Vestfold er det bare E 18 som er definert som stamveg. Som en følge av Stortingets behandling av

Norsk vegplan 1986-89 og tidligere vedtak er 3 strekninger under planlegging:

- Strekningen Ekely — Gulli (Semsbyen). Anleggsstart i 1986. Planlegging og grunnerverv er i rute. Ferdig veg i 1989.
- Strekningen Ekely — Tassebekk (Stokke kommune). Hovedplanen er under arbeid. Legges ut til ettersyn sommeren 1986. Ny veg anlegges i perioden 1990-93.
- Strekningen Buskerud grense — Snekkestad (nordre Vestfold). Vegutredningen vil foreligge ca. 1. februar 1986. Hovedplanen er startet opp og legges til ettersyn i 1987. Ny veg anlegges i perioden 1991-95. Koordineringen mot Buskerud fylke er ivarettatt ved samarbeid på ulike nivåer.

I forbindelse med Norsk vegplan for 1990-93 vil vi utarbeide et strateginotat for E 18. Notatet vil drøfte den videre utbygging av E 18 utover de ovenfornevnte prosjekter. For å skaffe et best mulig utgangspunkt for prioritering mellom de gjenstående strekninger, vil vi sette i gang planlegging av nedenfor nevnte parseller.

- Strekningen Snekkestad — Gulli.

I henhold til tidligere vedtak om E 18 i nordre Vestfold skal E 18 følge nåværende E 18-korridor. I 1986 vil vi starte opp en utredning for å kartlegge på hvilke strekninger nåværende veg (event. med utvidelser) kan benyttes og på hvilke strekninger en helt ny trasé må etableres.

- Strekningen Langåker — Bomestad (Hedrum): Det er tidligere utarbeidet en hovedplan for strekningen (1978). Pga. uenighet om linjevalget er det ikke drevet videre planlegging. Vi vil i 1986 starte opp igjen dette hovedplanarbeidet for å avklare samtidig trasé samt få en dokumentasjon av prosjektets nytte.

Planmessig er det bare strekningen mellom Sky (Larvik) og Telemark grense som da gjenstår. Med unntak av området rundt Vassbotn hvor det arbeides med detaljplanen for vegomlegging, ansees det ikke å være umiddelbart planleggingsbehov på strekningen.

Adm./øk.avdelingen

1986 vil i vesentlig grad bli preget av EDB. De mange faser en virksomhet må gjennom i denne forbindelse, vil også vi bli konfron-

DE STØRSTE PLANOPPGAVENE

Prosjekt/oppgave	Status
E 18, nordre Vestfold	Utredning og hovedplan startet i 1985. Hovedplan forventes utlagt til offentlig ettersyn høsten 1987.
E 18, Ekely — Tassebekk (Stokke)	Hovedplanlegging pågått ca. 1 år. Planen forventes lagt ut til offentlig ettersyn mai/juni 1986.
E 18, Fyllpå — Ekely	Delparsell Fyllpå — Aulerød: Planvedtak april 1985. Anleggsstart bruer: Jan. 1986. Veg: Okt. 1986. Delparsell Aulerød - Ekely: Planvedtak februar 1986.
Rv 310, Horten — Borre	Omfattende klagesak i gang. Detaljplanen er sendt Vegdirektoratet for endelig avgjørelse.
Ringveg Tønsberg	Hovedplan i gang fra årsskiftet 1985/86
E 18, Fagerholt — Hobekk (Vassbotn)	Detaljplan forventes utlagt til offentlig ettersyn januar 1986 (reserveprosjekt)
PUS-planer	Planlegging for i alt 165,6 km. igangsatt august/september 1985. Forventes ferdig i mars 1986.
Trafikkavvikling på nåværende E 18 fram til 1995	Under oppstartning: Kompetanseoppbygging. Utarbeidelse av strategi for løsning av oppgaven.

VITSESTAFETTEN



Arne Rekestad er ansvarlig for de humoristiske innslagene denne gangen.

Etter en liten pause er stafetten i gang igjen. Denne gangen er det Arne Rekestad i vedlikeholdsområde 1 som har tatt imot utfordringen.

Han Ola var ikke særlig flink i praktisk regning, men han fikk jobb som grønnsakshandler på torvet. En kunde kom og skulle ha tre tomater. Ola fant fram tomatene, veide opp og kom til kr. 67,50 for tomatene.

— Er du GAL, sa kunden, — her må det være en regnefeil?

Ola veide og regnet på nytt, men det ble stadig kr. 67,50.

— Nei, da kan du ta de tre tomatene og stappe dem opp der du vet! sa kunden og var rasende.

— Nei, det går nok ikke, sa Ola, for der har jeg allerede en agurk til kr. 98,95.

To svensker var ute og kjørte lastebil. De kom til en tunnel som var 3,6 m høy, mens deres bil var 3,7 m høy. Ser du noen fra politiet? spør den ene. Nei. — Bra, da kjører vi.

Arne Rekestad utfordrer Christian Bræin til neste gang.

Lærlingevirksomheten ...

Forts. fra side 17 —

Per Olav Theodorsen er nå på gang- og sykkelveganlegget på rv. 311 i Slagen. For hans vedkommende kan det i tiden framover bli aktuelt å arbeide andre steder innen anlegget eller vedlikeholdet for å få annen praksis, først og fremst innen forskaling.

Tor-Odd Ringseth, som er ansvarlig for lærlingene, sier at det i løpet av vinteren også kan bli aktuelt å kjøre lærlingene gjennom noen kortere kurs. Det kan være kurs i bruk og stell av motorsag, håndholdt hydraulikkutstyr, vannpumper, asfalsager m.v. I samarbeid med konsulent Terje Pettersen i Yrkesopplæringsnemnda planlegges det også ekskursjonstur til steder hvor det er spesielle arbeider i gang. Foruten lærlingene kan det være aktuelt at de faglige lederne deltar på dette.

tert med i -86. Utedriften står overfor å videreutvikle den EDB-situasjon de befinner seg i. Vegadministrasjonen skal få installert og ta i bruk EDB-utstyr til en verdi av ca. 2 mill. kroner som dekkes av spesiell bevilgning. Biltilsynet v/Tønsberg stasjon vil imidlertid få tilgang til eget utstyr og skal integrere dette i arbeidssituasjonen.

Momenter av betydning i inneværende år:

— Organisering og drift av vegkontorets EDB-utstyr.

En gruppe på 4 personer vil bli tillagt driftsansvaret for utstyret. Disse er:

Arnfinn Bentzen, grunnseksjonen
Norma Enes, adm./øk. avdelingen,
økonomiseksjonen

Henning Røed, vedlikeholdsavdelingen

Ole J. Svendsen, planavdelingen

Disse har gjennomgått 10 dagers driftskurs i uke 4 og 5.

— Installasjon

I uke 8 vil NORD-530 maskinen bli installert på vegkontoret. Periferiutstyr som skrivere og terminaler ankommer også i uke 8. Kontorutstyr er til bestilling.

Installasjonsarbeider forøvrig er for det alt vesentligste ordnet.

Fra ca. medio mars kan Compact-maskinen bli frigjort ved vegkontoret og overføres da til Tønsberg biltilsynsstasjon fram til vegvesenets område på Ås er ferdig utbygget.

— Opplæring EDB

Fram til uke 12/86 avvikles det intern opplæring i tekstbehandling, NOTIS WP, for vegkontorets tilsatte.

I uke 10 avvikles et brukerkurs ved vegkontoret for ca. 15-17 personer. Kurset avvikles med hjelp av instruktører fra Vegdirektoratet og Norsk Data.

Ca. uke 14 startes intern opplæring i bruken av FICS-5, del 1. Utenom ordinær bevilgning har vi fått kr 100 000,- til EDB-opplæring. Utover dette kan det bli aktuelt med opplæringstiltak innen biltilsynet og i utedriften.

— Tilpasninger

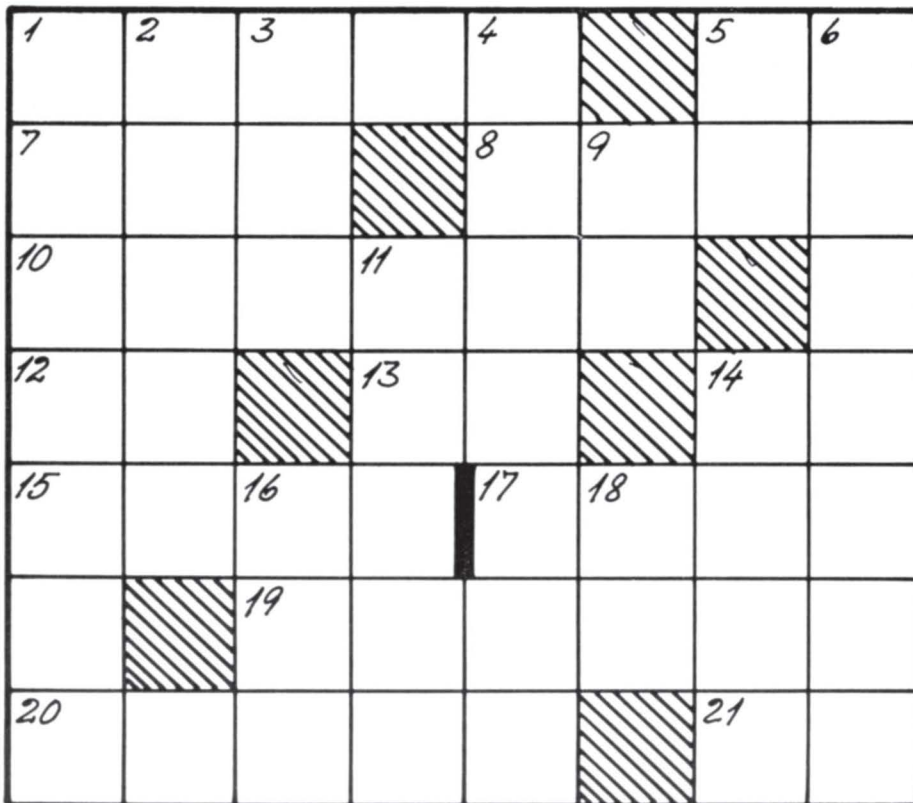
Utover de rent arbeidsmessige tilpasninger som må finne sted i arbeidssituasjonen til de fleste tilsatte, er det ikke aktuelt med større organisasjonsmessige tilpasninger nå.

Arkivfunksjonen vil i løpet av våren starte en omlegging til en EDB-basert virksomhet. (Før omleggingen starter opp, må det et lokalt tilpasningsarbeid hvor de tilsatte bringes med).



KRYSSORD

Løsningen på oppgaven sendes redaksjonen innen 26. mars. Merk konvolutten med «Kryssord». Også denne gangen deler vi ut 2 oljelamper.



VANNRETT

- Kjent
- Tilta
- Anstalt
- Ark
- Tilmålte kvanta
- Tæl
- Bokholderuttrykk
- Sjarm
- Rike
- Fargeangivelse
- Måtte
- Damen
- Lever

LODDRETT

- Imaginære
- Seriøst
- Leder
- Våpen
- Bor
- Avholder
- Uklar
- Idé
- Dårlig
- Tre
- Råtten

HVA SKJER HVOR I VEGA'S REGI VÅREN 1986.

Kurs i preparering av plastski: februar, offentliggjøres ved oppslag

Skidag:
15. mars Håskén i Andebu

Innetrim for menn:
hver mandag i Tønsberg nye brannstasjon kl. 16.00 - 17.00

Vårfest:
sannsynligvis i april. Invitasjon senere.

Skyting:
hver mandag i adm.bygget på Ås. Frammøte kl. 17.30 - 17.45 (p.g.a. innlåsing). Våpen utlånes, skudd kjøpes (1 pk. á 50 stk. kr. 15,-). Instruksjon gis til nybegynnere så møt opp. Du har også mulighet for å være med på den årlige korre-

spondanseskytingen mellom vegkontorene, påmelding 15/2-86.

NB. DETTE ER IKKE BARE FOR MANNFOLK.

Fotball:
Vintercup i Slagenhallen i mars. Vårucup start månedsskiftet april/mai. Serien starter uke 19.

Bowling:
Serie pågår. Det er alltid åpent for nye medlemmer. Vegaturnering i april.

Holmenkollstafett:
søndag 11. mai.

Idrettsmerkeprøver:
mai.

Orienteringsdag:
mai.

Ny E-18 i ...

Forts. fra side 5 —

vegplan (NVP/ 1986—89), har Stortinget uttalt at de er innstilt på en midlertidig utvidelse av investeringsrammen i perioden 1990—93 og 1994—97 for å gjennomføre prosjektet. Det legges opp til å avklare den endelige finansieringen i forbindelse med forestående revisjon av NVP for ovennevnte perioder. Ny veg skal iht. målsettingen stå ferdig i 1995.

Videre behandling

Utredningen vil nå bli forelagt kommunale, fylkeskommunale og statlige organer til uttalelse.

Samtidig og parallelt med dette vil selve hovedplanleggingen drives. I hovedplanen skal det avklares hvilken trasé som skal følges innenfor den av Stortinget vedtatte korridor.

ENDREDE REGLER FOR STATSGARANTERTE BOLIG LÅN FOR STATSANSATTE

Den 21. mai 1985 vedtok Stortinget å endre lånereglene slik at kravene til pantsikkerhet og egenkapital er opphevet.

Etter nevnte endring er lånereglene nå:

1. Tjenestemenn i staten kan få boligstøtte som lån til

- a) innskudd i boligbyggelag, borrettslag eller 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. Renten utgjør pr. 1. oktober 1985 11% p.a.

4. Lån kan gis til statstjenestemenn i fast organiserte stillinger.

Midlertidig ansatte, engasjerte og åremålsansatte tjenestemenn samt overenskomstlønnet, helårsbeskjeftegt personale som tjenestetgjør 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.

Søknadsskjemaer og nærmere opplysninger kan fåes ved henvendelse til personaleksjonen.

Slutt på ...

Forts. fra side 11 —

Jeg syns det blir for få personer i alderen 30-40 år de nærmeste årene, hvis vi bare rekrutterer med folk som er nyutdannet fra lærlingeordningen. Teoretisk opplæring og praktisk utførelse av arbeidsoppgavene har endret seg mye de siste 20-30 år. Det kan derfor slå uheldig ut hvis vi må plassere nyutdannede 20 åringer sammen med bare 50-60 åringer. Her tenker jeg ikke på det sosiale arbeidsmiljøet, men på den faglige utførelsen av arbeidsoppgavene. Jeg er ikke tilhenger av å lage hypotetiske problemer, så kanskje er min frykt ubegrunnet? I alle fall burde vi ha noen 30- 40-åringer i dette «arbeidslaget».

Vegvesenet inn i ...

Forts. fra side 20 —

compacten. De er allerede i daglig bruk. Plotteren (tegnemaskinen), og digitaliseringsbordet er vi nå i gang med å koble til.

Opplæring av driftsansvarlige og ressurspersoner

Det er utpekt 2 driftsansvarlige på compacten. Disse vil bli supplert med ytterligere 2 når vi får 500 anlegget. Det er videre utpekt 3 personer som skal stå for videre-

Personallytt

60 ÅR

Kåre Krokeborg, 10. januar
Gunnar Nordkvelle, 21. februar

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

VI ØNSKER VELKOMMEN

- Rolf Hagen, biltilsynsavdelingen vegkontoret
- Tormod Schau, ing. Biltilsynet Tønsberg
- Tone-Gry Håkonsen, adm.avd. vegkontoret

VI TAKKER

FOR GODT SAMARBEID

Einar Hansen, anleggsavdelingen vegkontoret

ENDRINGER I ARBEIDSOMRÅDE

Steinar Aspen er prosjektleder for E 18 i nordfylket.

Kåre Holtung er ansatt som maskininstruktør fra 1. januar.

PENSJONISTER

Ernst Thunberg, 20. des.
Ragnar Knutsen, 31. des.

opplæring i NOTIS-WP, øvrige NOTIS program, og FICS.

Videre er en person på hver avdeling utpekt som ressursperson på vedkommende avdeling (seksjon).

Vi håper at den opplæring og erfaring vi nå gjør på compacten vil gjøre oss godt forberedt når 500 anlegget kommer.

Hvor compacten skal stå etter den tid er ennå ikke avgjort. Vi har valget mellom å beholde den på vegkontoret, flytte den til Ås eller til biltilsynet. Uansett valg vil den sikkert gjøre nytte også etter at 500 anlegget er montert.

vi bruker bilbelte



-også i baksetet

Sitter du riktig ved skjerminterminalen ?

TASTATUR OG SKJERM MÅ KUNNE PLASSERES
ADSKILT OG REGULERES RIKTIG I FORHOLD
TIL HVERANDRE - I HØYDE OG AVSTAND.

KONSEPTHOLDER
reguleres i samme
høyde, vinkel og
avstand som skjermen.

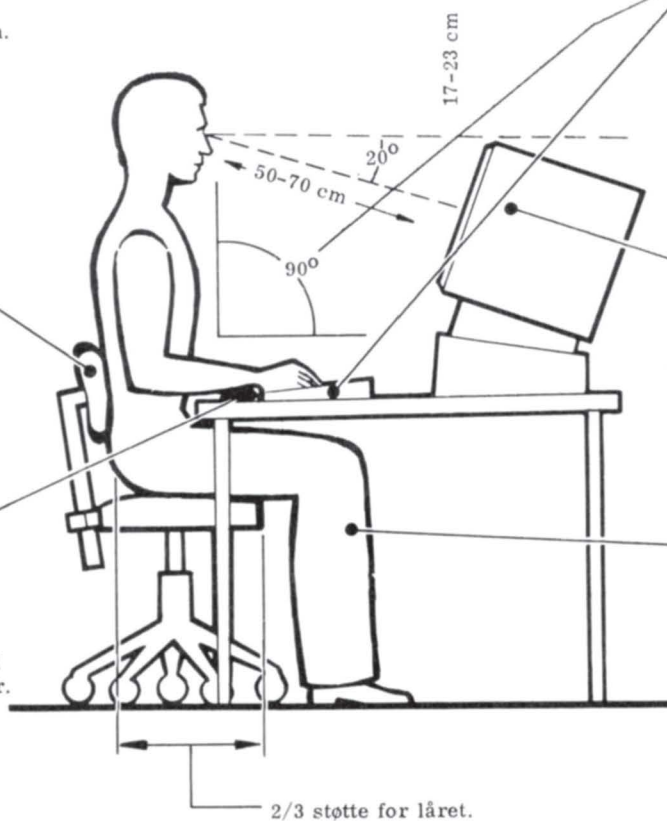
TASTATURBORD
reguleres og vinkles
riktig slik at armene
får:
- Rett vinkel i albueledd,
- Avslappede skuldere.
- Rette håndledd.

RYGGSTØTTEN
i korsryggen skal
være i høyde med
hoitekkene.

SKJERM
Avstanden fra øye
ca. 50-70 cm.
20° under øyets
horisontalhøyde.

HÅNDEDDSTØTTE
ved høye tastatur -
spesielt påkrevet der
arbeidsoperasjonen
krever ventetid.
Reguleres i flukt med
nedre kant av tastatur.

BENA
på gulvet, eller om
nødvendig på fotbrett.
Rett vinkel i kneet.



2/3 støtte for låret.