



Vestfolder'n

Nr. 4 — 1986





Vestfolder'n

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Vestfold

NR. 4 SEPTEMBER 1986
12. årgang

Redaktør:
Jan Haugerød

Redaksjonsråd:

Anton Asbjørnrød
Leif Blomdal
Kåre Holtung
Trygve Larsen
Rolf Sommervik

Redaksjonens adresse:

Statens vegvesen
Vestfold
Boks 323,
3101 Tønsberg

Opplag
1000 eksemplarer

Trykk:
TØNSBERGS AKTIETRYKKERI

INNHold:

Kvalitet.....	3
Ny E-18 i rute	4
Nye trafikkregler fra 1. oktober	6
Vegvesenet på Vestfoldutstillingen	8
Tore Kaurin ny sjef for maskinavdelingen	11
Kjøreløys reduserer trafikkulykkene	11
Status etter første halvår.....	12
Pensjonistavslutning	14
Sommervik på plass igjen	15
Kjøring — det er fali' det	16
Vegstasjon for vedlikeholdsområde 1	17
Fra Oslo vegvesen til Vestfold	18
Vegmerking på video	19
Ny generasjon betongdekke	20
Pensjonistturen.....	22
Ulykkespunkter skiltes.....	23
Kostgodtgjørelse og nattillegg m.v. for oppsynet.....	27

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

Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.

FORSIDEBILDE:

Ny E-18 snart ferdig. Parsellen Klinestad — Tassebekk åpnes 14. oktober.

KVALITET

Har de produkter som Statens vegvesen i Vestfold leverer riktig kvalitet? Når vegsjefen stiller dette viktige spørsmålet til sine medarbeidere, har han krav på et klart svar.

Vegvesenets produkter er mangfoldige:

Et brev som skrives, en bil som kontrolleres eller en stikkrenne som legges. I alle tre eksemplene er det visse krav som skal tilfredsstilles: Brevet skal ha en form og et innhold som dekker både mottakers og avsenders behov. Bileieren skal vite om han kjører en trafiksikker bil når han forlater biltilsynet. Stikkrenna skal legges etter planen og vegnormalenes spesifikasjoner.

Videre skal arbeidet i våre tre eksempler utføres innen en viss tidsfrist, og vi skal ikke bruke flere ressurser på å gjøre jobben enn at prisen blir riktig.

Dersom alle disse tre forhold er ivaretatt, kan vi svare vegsjefen at dette spesielle produktet har riktig kvalitet.

Hva kan så hver og en av oss gjøre for å sikre at den samlede produksjon i Statens vegvesen i Vestfold tilfredsstiller kvalitetskravene?

Svaret på dette er ikke enkelt, men den engelske forfatter John Ruskin, som levde fra 1819 til 1900, hadde nok mye rett da han uttrykte: «Kvalitet er aldri en tilfeldighet, men resultat av intelligent innsats.»

Avdelingsingeniør Kaare Flaate ved Veglaboratoriet, som kan mer om kvalitet enn de fleste i Vegvesenet, har skrevet en god artikkel med tittel: «Kvalitetssikring, alltid en utfordring.» Å lese denne artikkelen kan være en god start.

Statens vegvesen burde ha de beste forutsetninger for å arbeide systematisk, også med kvalitetssikring. Vi har et solid måldoku-

ment i Norsk vegplan og en omfattende prosess engasjerer mange under revisjonen hvert fjerde år.

Vegplanen brytes ned i årlige budsjetter og sektorplaner innenfor hvert arbeidsområde. I siste ledd skal vi ha arbeidsplaner og rutiner som beskriver oppgavene for oss, når de skal være fullført og til hvilken pris.

Den første forutsetningen, nemlig hva skal gjøres, skulle derfor alle ansatte ha klart for seg, enten han/hun er ansatt som seksjonsleder eller som maskinfører. Den som måtte være i tvil om dette, bør med verdens beste samvittighet be sine nærmeste foresatte klargjøre arbeidsoppgavene.

Den andre forutsetningen er hvordan oppgaven skal løses. På mange områder i Vegvesenet er det retningslinjer som beskriver dette. Dessuten har vi gjennom utdanning og praktisk arbeid ervervet oss kunnskaper og ferdigheter som er nødvendige.

Det er viktig at normaler og retningslinjer blir gått igjennom med jevne mellomrom for å se om de står til dagens krav. (Antagelig eksisterer det hundrevis av rundskriv i Statens vegvesen som burde vært opphevet.) Like viktig er det at de som skal løse oppgavene, får det nødvendige ajourhold av kunnskaper og ferdigheter. En aktiv personalpolitikk med opplæringsplaner, nyrekruttering og omfordeling av arbeidsoppgaver etter behov, er en grunnleggende betingelse for kvalitetssikring.

Den tredje forutsetningen er såvidt banal som å bestemme hvem som skal gjøre jobben. Dette betyr at vi må organisere virksomheten på en såvidt klar måte at ingen er i tvil om hvem som gjør hva. Her gjelder det, som under første forutsetning, at er du i tvil så spør sjefen din, for han/hun er

betalt for å rydde opp i uklare ansvarsforhold.

Den fjerde forutsetningen er å kontrollere resultatet. Vi måler høyder på bærelaget, tar betongprøver, leser korrektur eller ber kolleger om en kommentar til et arbeidsstykke. I noen tilfeller, som ved større entrepriser eller særdeles viktige oppgaver, bygger vi opp et eget kontrollapparat. Ved de langt fleste arbeidsoppgavene forutsettes det imidlertid egenkontroll, snekkeren bruker sitt «vater», driftssjefen leser gjennom sitt konsept.

Det sikkerhetsnettet som vi ønsker å lage for å hindre at vi leverer samfunnet et utilfredsstillende produkt, må avpasses etter forholdene. En avdeling med mange uerfarne bør rimeligvis ha mer omfattende kontrollrutiner enn der medarbeiderne er drevne i faget.

Den femte forutsetningen er å kunne dokumentere resultatene. Det skal også i fremtiden være mulig å finne ut hvilken kvalitet som ble oppnådd på et bestemt produkt.

Derfor skal resultatene fra kontrollen sammenstilles og presenteres. En slik dokumentasjon gjør det enklere å bedømme om retningslinjene er gode nok, om kunnskaper og ferdigheter hos personellet er tilfredsstillende, om arbeidsmetodene er de rette eller om vi har organisert arbeidet på en for klønete måte.

Årsmeldingen skal være hoveddokumentasjonen på de produkter vi krever til brukerne.

Eksempler på annen fortløpende dokumentasjon er biltilsynets driftsdata, avdelingenes kvartalsrapporter, sluttrapporter for veganlegg osv., og jeg med et viktig særbidrag: Opplysningstavla som forteller når nye anlegg kan tas i bruk.

I Norsk Standard 5801 er kvalitetssikring definert som alle syste-

NY E-18 I RUTE

Av Jan Haugerød

Den nye E-18 parsellen fra Klinestad til Tassebekk er snart ferdig. Det er lenge siden åpningsdagen ble satt til 14. oktober, og oppsynsmann Georg Johnsen har alt under kontroll med hensyn til å få anlegget ferdig til den tid. Entreprenøren som legger betongdekket er i rute og arbeidene med rasteplassanlegget ved Fokserød ligger noe foran tidsplanen.

Oppsynsmann Johnsen sier til Vestfolder'n at vegvesenets egne mannskaper er ferdige med de store og vanskelige oppgavene på denne parsellen. Det som nå gjenstår er å rette opp og asfaltere banketter, pusse skråninger og sette opp belysning i kryssene ved Fokserød og Tassebekk.

Den nye vegen får et enestående rasteplassanlegg i kryssområdet ved Fokserød. Her blir det et stort og moderne toalettanlegg og oppstillingsplasser for en rekke biler av alle slag fra pesonbiler til de største vogntogene. Rasteplassanlegget vil



500 m² av den 50 år gamle brosteinen fra rv. 311 ved Åsgårdstrand skal legges ut på rasteplassen ved Fokserød. Gartner Arnhold Øyen har liten erfaring i å legge brostein, men får nå fin trening i denne gamle kunsten.

Kvalitet ...

Forts fra foreg. side —

matisk tiltak som er nødvendige for å sikre at kvalitet blir planlagt og oppnådd.

Dette understreker ledelsens ansvar for at kvalitet bygges inn i produktet fra tegnebrettet til snorklippingen. Et nærliggende eksempel er betongdekket på E18 Tassebekk - Klinestad. Gjennom omfattende utviklingsarbeid i halvannet år, et grundig produksjons- og produktkontrollprosjekt, entreprenørens opplæring og motivering av egen arbeidsstokk samt vår egen anleggsledelses kontrollstabs innsats, ser det ut til at vi får et dekke

det ikke har vært lagt maken til når det gjelder slitestyrke.

Når det er sagt, er det grunn til å føye til at Vegvesenets arbeidsoppgaver har dype røtter i en håndverkstradisjon hvor yrkes stolthet var den beste garanti for kvalitet. Det er min erfaring at denne holdning også er overlevert til dagens moderne vegarbeider.

Det hefter derfor liten tvil ved at alle ansatte ser utfordringen i at statens emblem fortsatt blir oppfattet som et kvalitetsstempel hos den store brukergruppe av Vegvesenets produkter.

Andreas Setsaa

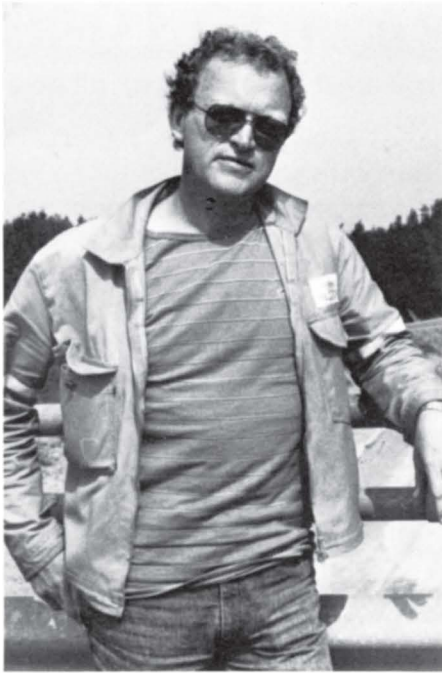
Hevet aldersgrense for sykkelpassasjerer

Fra og med 1. oktober 1986 blir det tillatt å ta med barn under 10 år som passasjer på sykkelen. Idag er aldersgrensen 7 år.

Det er et ønske fra Trygg Trafikk som ligger bak denne endringen i kjøretøyforskriftene. Trygg Trafikks syn er at barn under 10 år ikke skal sykle alene i trafikken.

Vegdirektoratet har satt som betingelse at den syklende minst må være 16 år, samtidig som barnet skal være betryggende plassert.

Også på moped kan en fra og med 1. oktober ta med et barn under 10 år som passasjer.



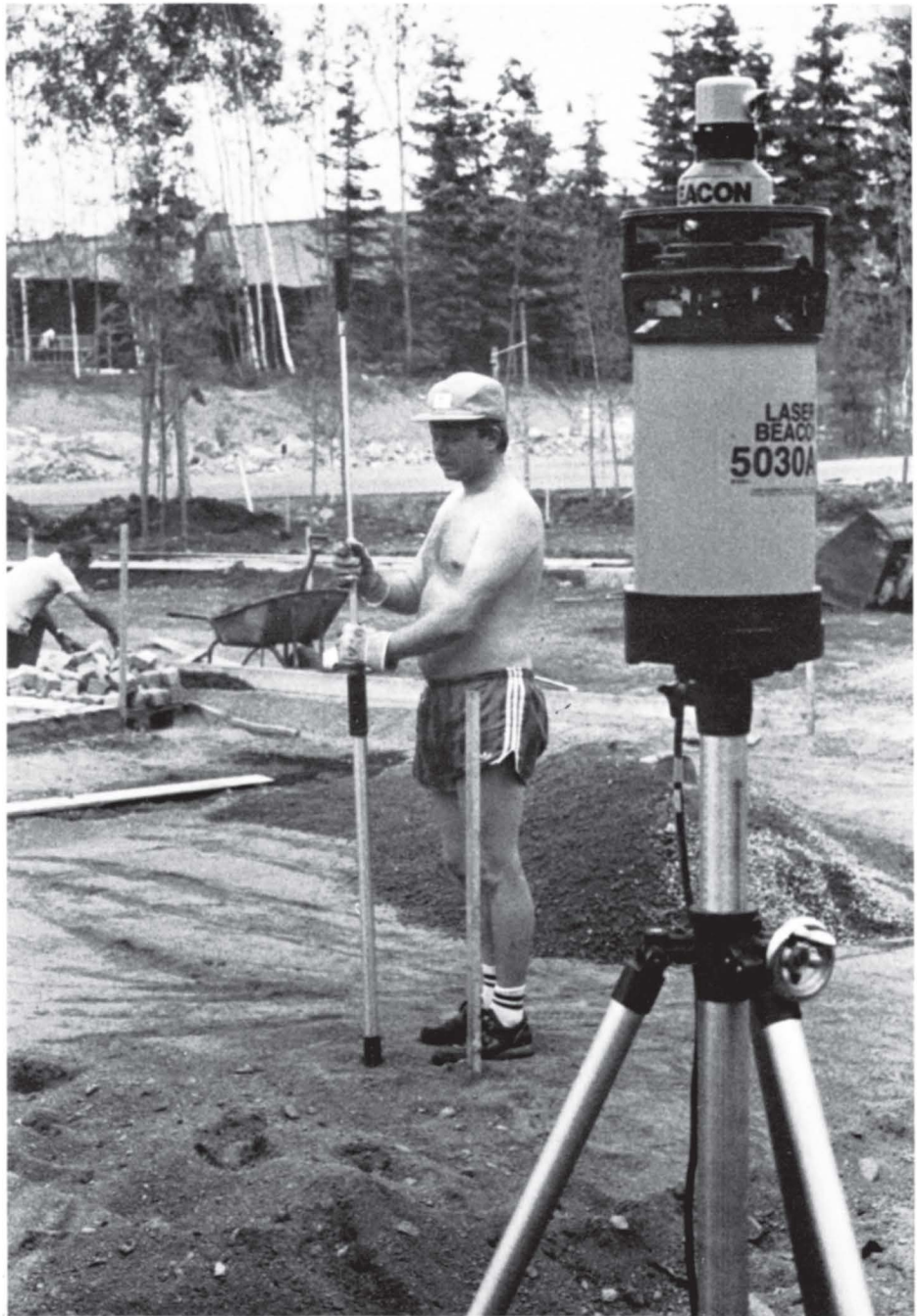
Oppsynsmann Georg Johnsen har alt under kontroll med hensyn til å få den nye E-18 ferdig til åpningsdagen 14. oktober i år.

koste nærmere 3 mill. kroner. Her er nå gartner Arnhold Øyen fra Kvelde i gang med bl.a. å legge brosteinsdekke. Det er noe av den 50 år gamle brosteinen som ble tatt opp på rv. 311 ved Åsgårdstrand for et par år siden som nå legges ut. Til sammen skal det legges ut ca. 500 m² brosteinsdekke på rasteplassanlegget. Både på rasteplassen og ellers på anlegget foregår det planting av busker og trær. Til sammen skal 6000 planter spres rundt i vegskråninger og på rasteplassen.

Når det 6 km lange anlegget står ferdig i løpet av høsten, har det kostet ca. 80 mill. kroner. Dette er i overensstemmelse med det som er planlagt, sier Johnsen.

Hold skikkelig avstand!

— En god del bilister synder mot trafikkreglenes bestemmelse om å holde tilstrekkelig avstand mellom kjøretøyene.



Anleggsavdelingen har tatt i bruk moderne måleutstyr på E-18 anlegget. Her bruker Per Dag Nordkvælle en roterende laser i forbindelse med oppretting før brosteinen skal legges.

Dette slår kontorsjef Johan Mellbye, Vegdirektoratets vegtrafikkavdeling fast: — Alle vet at det lett kan hende at bilen foran må bråbremse fordi et eller annet uventet plutselig dukker opp. Men likevel er dessverre ikke avstanden alltid så stor at du selv kan stanse. Like viktig er det å holde sikker avstand selv om du forbereder forbikjøring.

Og når det gjelder forbikjøring, er kontorsjef Johan Mellbye forundret over at mange bilførere aldri synes å lære at det bare er sekunder å vinne ved å bryte ut av en bilkø: — Uforsvarlige forbikjøring kan være årsak til alvorlige ulykker. Og det er vel bedre å komme fram enn ikke å gjøre det?

NYE TRAFIKKREGLER FRA 1/10 1986

Yngvar Pedersen

Ved kgl. resolusjon av 21/3 1986 ble det vedtatt nye reviderte trafikkregler. De skal tre i kraft 1/10 1986.

De nye trafikkreglene er forenklet i forhold til de gamle. Antallet paragrafer i de nye er nå 19 mot 32 i de gamle.

Forenklingen er delvis skjedd ved at endel bestemmelser er sløyfet som overflødige, at andre er slått sammen samt at noen er overført til kjøreforskriftene, f.eks. bestemmelsene om piggdekk, var-seltrekant og sikring av kjøretøy ved stans og parkering.

Grunnregelen i § 3 om at enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke voldes skade eller oppstår fare, hindringer eller forstyrrelser i trafikken, er sløyfet i trafikkreglene. Begrunnelsen er at den allerede står i vegtrafikkloven og at det er unødvendig å ha den to steder. Det samme gjelder gjeldende trafikkreglenes § 23 om fartsgrenser. At bestemmelsene ikke lenger står i trafikkreglene vil avbøtes ved de muligheter en idag har for moderne informasjon til publikum.

Reglene om vegoppmerking, trafikklyssignaler og politimenns tegn er flyttet til skiltforskriftene. Dette er regelen i de andre nordiske land.

§ 1 i trafikkreglene om definisjoner er endret slik at endel «selvfølgelige» definisjoner er sløyfet, mens nye er kommet til.

Å gå gjennom alle endringene i detalj er ikke praktisk i en kort artikkel, men vi vil peke på endel av de viktigste reglene i de nye trafikkreglene.

Skifting av kjørefelt — fletteregele

Kjørende som skal skifte kjørefelt, har fortsatt vikeplikt for kjø-



rende som befinner seg i det felt det skal kjøres inn i eller som må krysses. Det samme gjelder den som skal kjøre ut fra vegkant eller som på annen måte endrer plass i sideretning.

Det nye er regelen i § 8 nr. 1 siste ledd hvor det heter:

«Farten skal gjensidig tilpasses slik at de kjørende vekselvis kan fortsette uten unødig hinder eller forstyrrelse».

Idag er regelen ved innsnevring av vegen at høyre felt er gjennomgående, dvs. at trafikken fra venstre må vike. Nå skal altså den såkalte «fletteregele» eller det såkalte «glidelåsprinsippet» gjennomføres.

Fletteregele gjelder når antallet «vanlige» kjørefelt i samme retning

reduseres. Dette betyr at andre kjørefelt som krabbefelt og kollektivfelt ikke omfattes av regelen, og kjørende i disse vil ha vikeplikt for trafikk i «vanlig» kjørefelt.

For den som kommer inn fra aksellerasjonsfelt vil det ikke være vikeplikt dersom vedkommende er oppe i vanlig kjørehastighet for vegen forøvrig. Kjørende i vanlig kjørefelt skal tilpasse hastigheten slik at de letter utkjøringen fra aksellerasjonsfeltet. Dette går fram av § 8 nr. 2 i de nye trafikkreglene.

Parkeringsreglene

Disse er delvis omarbeidet og systematisert, men det er også en del realitetsendringer i dem.

Det er nå forbudt å stanse i uoversiktlig kurve, i tunnel, på bakketopp eller annet uoversiktlig sted. Forbudet i eksisterende trafikkregler mot stans 4 meter fra i tettbygd strøk og 50 meter fra utenfor slikt strøk er opphevet. Men uansett opphevelse så gjelder aktsomhetsregelen i vegtrafikklovens § 3.

Forøvrig er minsteavstanden for stans ved vegkryss, gangfelt, sykkel-felt og planovergang endret fra

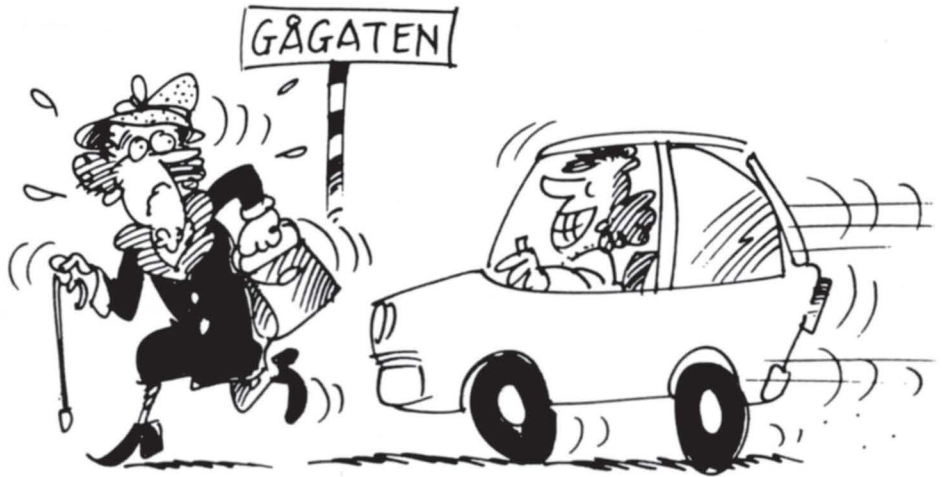


530

4 meter til 5 meter. For buss- og drosjeholdeplasser er avstanden øket fra 15 til 20 meter fra skiltet.

Når det spesielt gjelder stans/parkering ved fotgjengeroverganger, så er det forbudt å stanse eller parkere på slikt felt eller nærmere enn 5 meter FORAN dette. Med andre ord så er det tillatt å parkere eller stanse tett inntil gangfeltet ETTER dette i kjøreretningen. Etter de nye reglene er det tillatt å parkere mot kjøreretningen, men om en kommer kjørende og ser en ledig plass ved et fotgjengerfelt på motsatt side av vegen, vil det likevel ikke være tillatt å parkere der dersom det er etter fotgjengerfeltet i den normale kjøreretningen (selv om det er foran i egen kjøreretning). Dette burde være selvsagt, men siden det nå vil være tillatt å parkere mot kjøreretningen er det greit å presisere regelen. Hovedregelen i vegtrafikklovens § 3 vil likevel kunne komme inn dersom parkeringen er til sjenanse for trafikken.

På forkjøringsveg med høyere fartsgrense enn 50 km/t vil det ikke være tillatt å parkere på kjørebanelen. Tidligere gjaldt regelen «i tettbygd strøk». Realiteten er den samme, men den nye regelen vil være enklere å praktisere.



Kjøring i forbindelse med gågater/gatetun

I gågate eller i gatetun skal det ikke kjøres fortere enn gangfart, jfr. §13 nr. 3 i de nye trafikkreglene.

Det blir forbud mot parkering i gågate, jfr. § 17 nr. 2 c og i gatetun utenom angitte plasser, jfr. § 17 nr. 2 d.

Etter § 9 nr. 2 har kjørende vikeplikt for gående i gågate eller i gatetun.

Den som kjører ut fra gågate eller gatetun har vikeplikt for annen trafikk, jfr. § 7 nr. 4.

Utrykningskjøretøyer

Nytt her er regelen i § 2 nr. 4 om at utrykningskjøretøyer som kjører mot rødt lys skal sette ned farten så mye at det kan stanse for mulig

kryssende eller møtende trafikk.

Når det gjelder lydsignal skal dette idag kun brukes når det er «strengt nødvendig». Etter de nye trafikkreglene er dette myket opp slik at det er nok at det er «nødvendig», se § 14 nr. 3.

Andre bestemmelser:

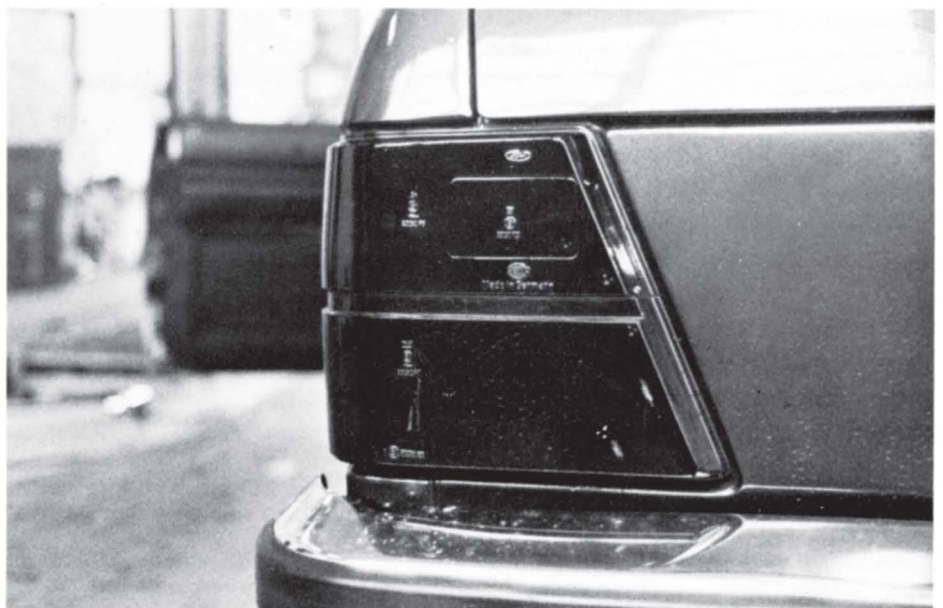
Syklister som kommer fra gang-/sykkelveg har vikeplikt overfor trafikanter på kryssende veg. Gang-/sykkelveg er definert i § 1 som atskilt fra kjørebanelen med grasplen, grøft, gjerde eller på annen måte.

Forøvrig kan syklister når de skal svinge til venstre, holde til høyre og svinge der det er hensiktsmessig, i motsetning til den store venstresvingen i dagens trafikkregler.

SVARTE BAKLYS PÅ BILER

Svarte baklys på biler er in for tiden. Enkelte bilmerker leverer modeller hvor dette er originalt. Disse baklysene er lovlig fordi de er konstruert på en måte som slipper lyset gjennom.

I det siste er det kommet en svart spraylakk for lakkering av baklys. Denne tilfredsstillende ikke kravene til sikkerhet. Hjemmelakkerte baklys er ulovlig å kjøre rundt med, hvis du kommer i kontroll kan du risikere at de malte lykteglassene må tas av.



VEGVESENET PÅ VESTFOLD-UTSTILLINGEN

Av Jan Haugerød

Vestfoldutstillingen i Larvik er fylkets desidert største messe. Landbruk og landbruksredskap har lenge stått sentralt, men vareutvalget forøvrig er etterhvert blitt svært variert og spenner nå også over alt fra klær, sko, elektriske artikler, biler og campingvogner til de mest forunderlige redskaper som i følge selgeren er det beste og enkleste som er å få. Midt oppe i alt dette var i år vegvesenet og politiet med på å sette sitt preg på utstillingen. Med en stand som var hele 30 meter lang, la vi beslag på nesten halvparten av en av utstillingshallene.

Under temaet «Din sikkerhet, vårt mål» sto trafiksikkerhetsarbeidet i fokus, men de aller fleste av både politiets og vegvesenets hovedoppgaver ble viet oppmerksomhet. Politiet samarbeidet på sin side også med Trygg Trafikk og i forbindelse med «Aksjon nabo-hjelp» med Apro 4/5 fra Stavern. Her kunne du få greie på hvordan du best kan sikre verdier og eiendom.

På vår egen del av standen var det først og fremst årets trafiksikkerhetsaksjon, utforkjøringsulyk-kene, som sto sentralt. Vi forsøkte etter beste evne å nå frem til den store risikogruppen av ungdom mellom 18 og 24 år ved hjelp av en illustrativ utstilling, videofilmer og ikke minst ved å snakke trafiksikkerhet, fart og veggrep med de besøkende. Vi hadde også en orientering om Elveveien som nå bygges for å avlaste trafikken i bygatene i Larvik, litt om faren ved trimming av moped og en kort orientering om det nye mopedførerbeviset som kommer fra nyttår. Asfaltslitasje og farer ved bruk av



Det var stor aktivitet på standen.



Terje Olsen fra Politiet i Larvik var ansvarlig for trekningen på konkurransene. Når det var tid for trekning, var det særdeles trangt om plassen i hallen.

slitte dekk ble også viet oppmerksomhet.

Det viktigste ved en slik stand er at det er folk til stede som kan prate med publikum og gi informasjon som utfyller budskapet i utstillingen og gjør publikum mer interessert i det stoffet som er presentert. Denne gangen var det biltilsynsavdelingen som tok dette løftet på standen vår. Minst en mann fra den tekniske siden var til stede store deler av den tiden som utstillingen var åpen.

En aktivitet på vår stand som fortjener en nærmere omtale, var teoritesteren. Enkelt og greit var det en datamaskin hvor vi hadde lagt inn 20 teorispørsmål for bil og 20 spørsmål for tohjulinger. Her fikk publikum anledning til å teste sine teorikunnskaper og etter å ha kommet gjennom samtlige 20 spørsmål ga EDB maskinen beskjed om hvor mange svar som var riktige og testpersonen fikk en kritikk som kunne være fra «gå hjem å les» til «glimrende». Det var



EDB maskinen med 20 trafikkspørsmål avslørte at mange hadde glemt noe av de teoretiske kunnskapene. Innslaget var populært.

Anton Asbjørnrød som utarbeidet EDB programmet og Olav Krogstad som var ansvarlig for utformingen av spørsmålene.

Etter det vi kjenner til, er det første gangen at noe slikt er prøvd i vegvesenet.

En annen aktivitet som også bidro til å øke interessen for det stoffet vi presenterte, var en konkurranse med forskjellige spørsmål. Svarene på spørsmålene kunne publikum finne i det stoffet som var presentert på standen. Det var trekning flere ganger om dagen, og premien var 6 farrisglass.

I skrivende stund har vi ikke fått tid til å ta en endelig oppsummering etter utstillingen, men vi kan trygt si at responsen på opplegget har vært over all forventning. Både politiet og vegvesenet har fått mye positiv omtale i pressen. Også samferdselsminister Kjell Borgen ga oss god kritikk etter at han hadde foretatt den offisielle åpningen av utstillingen.

Utstillingsmateriellet vårt vil bli brukt om igjen utover høsten, bl.a. på en større trafikksikkerhetsdag i Horten 30. august.



Søndag 10. august var det en egen trafikksikkerhetsdag. Da fikk publikum anledning til å føle hvordan det er å kolliderer i ca. 10 km/t. Bråstoppen hadde vi lånt av vegvesenet i Buskerud.

De gode gamle dager



Denne gangen har vi hentet et bilde fra Skiensveien (gamle E-18 eller tidligere rv. 40) mellom Farriseidet og Sky. Noen store steinblokker hadde rast ut i vegen, og bildet ble tatt mens arbeidene med sprengning og bortkjøring av steinmassene foregikk.

Bildet er sannsynligvis tatt i perioden 1948-50. Karene i bakgrunn borer for hånd, noe det ble slutt på tidlig på 50 tallet. Bilen i forgrunnen er en Einheit diesel. Den overtok vegvesenet etter tyskerne da krigen sluttet. Bilen hadde drift på alle hjulene, og lasteevnen var ca. 2 tonn. Sjåfør på bilen var sannsynligvis Olaf Hellenes.

ETTERLYSNING

Leif Kihle på anleggsavdelingen etterlyser en person som kan hjelpe ham med karding og spinning av ull. I 4 år har han samlet ull fra sin Samojed hund, og han har nå så mye ull at det bør være nok til genser, men først må ulla spinnes.

Er det noen i vegvesenet som kan hjelpe Leif Kihle, eller er det noen vegvesenansatte som kjenner noen som kan denne gamle kunsten? I så fall er det bare å si fra til Leif Kihle. Han er å treffe på telefon 033 96914 etter arbeidstid.

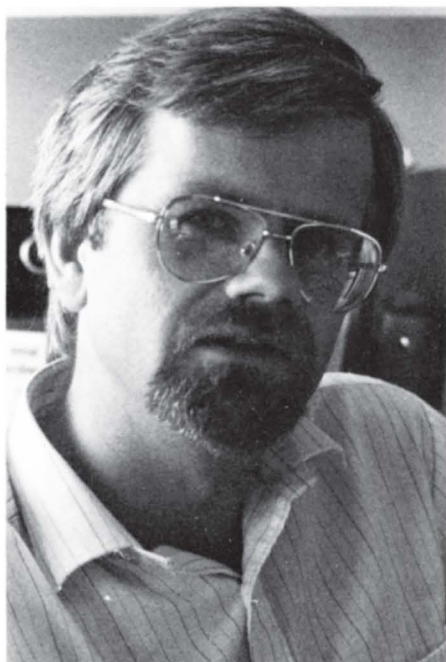
Fortsatt stor økning i vegtrafikken

Tall fra vegtrafikktelegningene for første halvår 1986 viser en stor økning i vegtrafikken.

En vegtrafikkindeks som er et veiet gjennomsnitt av utviklingen i trafikken i et utvalg tellepunkter spredt rundt på riksvegnettet viser en økning på 8,4% sammenlignet med samme periode forrige år.

Økningen er ikke knyttet til spesielle geografiske områder av landet, men er jevnt fordelt over hele landet.

TORE KAURIN NY SJEF FOR MASKINAVDELINGEN



Tore Kaurin er ansatt som ny sjef for maskinavdelingen.

Tore Kaurin er ansatt som ny sjef for maskinavdelingen. Han er utdannet sivilingeniør ved bygningsingeniørlinjen ved NTH i Trondheim i 1976.

Kaurin kom til vegkontoret i 1981 etter å ha jobbet en kort tid i Nøtterøy kommune og deretter i ing. firmaet Asplan i 3 år. Jobben han fikk ved vegkontoret var vikariatet etter Øystein Ludvigsen mens han hadde permisjon for å jobbe i Vegdirektoratet. Kaurins hovedoppgaver på planavdelingen den første tiden var å være sekretær for trafikksikkerhetsutvalget og vegutredningen for Elveveien. For 3 år siden ble han ansatt som leder av planavdelingens utredningsseksjon.

Tore Kaurin har som planlegger

ikke maskinteknisk bakgrunn, men han forsikrer at han kan håndtere en skiftenøkkel. Han sier videre til Vestfolder'n at han nå har lyst til å prøve noe som har med vegvesenets driftsside å gjøre. Da var jobben som sjef for maskinavdelingen en utfordring han gjerne kunne tenke seg. Maskinavdelingen er en interessant og ikke minst sentral avdeling i vegarbeidsdriften. Jeg tror at det vil bli en viktig oppgave for meg at maskinavdelingen skal bli den serviceavdeingen og kromtappen i driften som den bør være. De som jobber ved avdelingen må ha følelsen av at de er med på å dra lasset både med hensyn til service og samarbeid. Samtidig skal de også på sin måte kunne påvirke etatens disposisjoner.

Et viktig mål for avdelingen må være å få et best mulig økonomisk resultat. Jeg tror også det er mulig å konkurrere med omverdenen under like forhold, sier en optimistisk sjef for maskinavdelingen.

Nå vet vi det

KJØRELYS REDUSERER TRAFIKKULYKKENE OGSÅ I NORGE

Vegdirektoratet har fått undersøkt virkningen av kjørellys om dagen på antallet trafikkulykker.

— Vi har hatt en økning i bruk av kjørellys fra 35-65% fra 1980 til 1985. Uten denne økningen kunne vi årlig hatt 5-600 flere personskaudeulykker i Norge, hevder avdelingsleder Tore Vaaje ved Transportøkonomisk institutt. Vi bygger dette på beregninger som viser at økt bruk av kjørellys har bidratt til langt færre flerpartsulykker i dags-

lys. Vi kan riktignok ikke med 100% sikkerhet si at det alene er økt bruk av kjørellys som har ført til dette. Vi har imidlertid ikke kunnet påvise andre faktorer som har bidratt til at flerpartsulykker i dagslys har økt langt mindre enn andre ulykker, fortsetter Vaaje.

I analysen er det skilt mellom ulykker som antas å bli påvirket av kjørellys og ulykker som ikke påvirkes. Antallet kollisjons- og fotgjengerulykker om dagen har

økt langt mindre enn eneulykker og kollisjons- og fotgjengerulykker i mørke. Uten kjørellys kunne vi årlig hatt rundt 14% flere fotgjenger- og kollisjonsulykker om dagen.

Overingeniør Per Frøyland i Vegdirektoratet sier i en kommentar at resultatene er gledelige og bekrefter erfaringene fra andre land. Disse dannet i sin tid grunnlaget for de norske bestemmelsene som sier at biler registrert etter 1. januar 1985 skal ha automatisk tenning av kjørellys. Vi anbefaler også at alle andre bruker kjørellys om dagen. En så sterk dokumentert virkning som vi her har fått er hyggelig for oss som arbeider med trafikksikkerhet, og gir oss gode argumenter for å få enda flere enn de 65% som idag gjør det, til å bruke kjørellys hele tiden.

STATUS ETTER FØRSTE HALVÅR

Det har vært en jevn sysselsetting i første halvår i år. Arbeidene har stort sett gått etter programmet. På anleggs-siden har det vært lavere pengeforbruk enn på lenge, men det skyldes at en del kostnadsmessig tunge arbeider blir utført i løpet av sommeren. Ellers innen driften har vedlikeholdsavdelingen videreført sitt organisasjonsarbeid spesielt med tanke på plassering av vegstasjon for område 1. Maskinavdelingen har hatt et dårlig driftsregnskap, men maskinutnyttelsen er god.

I biltilsynet er kontorgruppen fortsatt svært hardt belastet på grunn av stort bilsalg og en økende bruktbilimport.

For mange av de ansatte på vegkontoret, har perioden vært preget av EDB opplæring og bruk av EDB i forbindelse med den daglige saksbehandlingen.

Planavdelingen har i første halvår nedlagt et stort arbeid i forbindelse med E-18 gjennom fylket. I nordre Vestfold er hovedplanarbeidet i full gang, og i Stokke ble hovedplanen lagt ut til offentlig ettersyn i april.

ANLEGGSAVDELINGEN

Pengeforbruket på anlegg 1. halvår 1986 har vært lavere enn på lenge. Dette er planlagt og skyldes først og fremst at endel kostnadsmessig tunge arbeider skal utføres sommeren 1986.

Både budsjettmessige og den økonomiske styringen på de enkelte anleggene fungerer godt. Kostnadsmessig har vi stort sett fortsatt hatt en gunstig utvikling, bortsett fra enkelte unntak.

Årets bevilgning til riksveganlegg er på 76,6 mill. kroner. I tillegg har vi 0,16 mill. kr. i ubrukte midler fra 1985. Totalt disponibelt på riksveganlegg i 1986 er 76,76 mill.

kr. Fra dette beløpet går en refusjon til Sem kommune på 4,7 mill. kr. Det gjelder forskutteringen av gang-/sykkelveganlegget langs riksveg 310.

Forøvrig disponerer vi 5,0 mill. til gjenoppbyggingen av Haga bru i fylkesveg Z-945.

Anleggsavdelingen regner med å bruke opp disponible midler i 1986.

Bemannings-situasjonen på anleggsavdelingen ved vegkontoret har vært anstrengt det første halvår. I løpet av juni ble det ansatt tre nye. Etter disse ansettelsene er bemanningen bra tilpasset dagens arbeidssituasjon.

På oppsynssiden har Per Naas fått innvilget permisjon for 1 år og Odd Lund-Isaksen kom tilbake etter endt permisjon i løpet av juli. I tillegg har vi lyst ut en stilling midlertidig for to år for oppsynsmann til å ta seg av stikningsarbeide på E18.

Tjenestemannsgruppen er nå redusert til 37 mann. I tillegg kommer

7 maskinførere samt 4 lærlinger som ble tatt inn i 1985 og 3 lærlinger som er tatt inn i 1986.

Plansituasjonen har i inneværende periode vært tilfredsstillende.

Av ordinære anlegg er det E18 Klinestad - Tassebekk, riksveg 8 Elveveien, E18 Fyllå - Ekely og riksveg 312 Auliundergangen som det har vært noe aktivitet av betydning på.

På E18 Klinestad - Tassebekk er bærelaget av sementstabilisert grus ferdig lagt. Forøvrig er det avsluttende arbeider med bruene og endel andre mindre arbeider i samband med avslutningen av anlegget som er utført. Legging av betongdekket ble startet opp i begynnelsen av juni og ble ferdig i løpet av august. Anlegget skal åpne 14. oktober 1986.

Pengeforbruket pr. 1. juni er 7,1 mill. kroner. Dette er noe lavere enn planlagt.

På riksveg 8 Elveveien har det vært arbeidet først og fremst med



Arbeidene på nye E-18 i Sem kom i gang tidlig på året. Brua over Aulielva var det første større arbeidet som kom i gang på denne parsellen.

ny kulvert for NSB og legging av overvannssystem. Pengeforbruket pr. 1. juni er 2,5 mill. kroner. Dette er som planlagt.

Anlegget er planlagt fullført høsten 1988.

E18 Fyllpå - Ekely er kommet igang med ny bru over Aulielva og forøvrig endel mindre arbeider. Arbeidene her blir satt igang for fullt fra ca. 1. oktober 1986.

Riksveg 312 Auliundergangen er permanent bru ferdig og interimsbru revet. Vi har her fått en betydelig kostnadsøkning i forhold til planlagt. Plan/anlegg skal i fellesskap gå gjennom prosjektet for å finne årsaken til overskridelsene.

Av større gang-/sykkelveg-anlegg som det har vært anleggsdrift på i inneværende periode, er riksveg 309 Hjemseng - Agerup, riksveg 311 Jonborg - Feskjær og riksveg 319 Nøsterudveien - Seilerhytta.

På fylkesveg Z-945 har arbeidet med gjenoppbyggingen av Haga bru pågått for fullt. Brua ble gangbar til 17. mai og åpnet for biltrafikk til ferien.

Pr. 1. juni er det brukt 4.4 mill. kroner på dette anlegget.

VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN

Organisering/bemanning

Organisasjonsarbeidet i vedlikeholdet har fortsatt i 1986. P.g.a. prinsipiell uenighet om distriktleiderordningen, har VDR forlenget fristen for arbeidet. Hos oss er det to vesentlige spørsmål som gjenstår. For organiseringen inne på kontoret er distriktslederordningen avgjørende. Det andre spørsmålet er plassering av vegstasjon for område 1 i framtida. Vi regner med at arbeidet kan avsluttes ved utgangen av 1986.

Gjennom organisasjonsarbeidet har vi kommet fram til at vedlikeholdsområdene bør ha en bemanning på 20 tjenestemenn utenom oppsynet og kontorhjelpe. Hvert

område deles i 4 roter med faste formenn.

Vi har hatt en periode med stor avgang av personell i utedriften. Det er nå behov for nyttilsetninger for å fylle det angitte behov. I løpet av et par år er det behov for 8-10 personer.

Etter lang tid med endringer og mangler i bemanning i oppsynet, er nå alle poster besatt.

Sommervik har gjennomgått vegmesterskolen i løpet av vinteren, og Pape følger på nå i høst. EDB-opplæringen dominerer ellers bildet, men også en del andre kurs og opplæringstiltak gir åpenbar inspirasjon i avdelingen.

Langtidssykefravær før pensjonering preger sykefraværet.

Økonomi og drift

Perioden er dominert av vinterarbeidene. Vinterprosessene viser et merforbruk i forhold til plantallene på ca. 1 mill. kroner både for riksvegene og fylkesvegene. Merforbruket er størst i omr. 3 og minst i omr. 2. For riksvegene er det merforbruk for høvling (0.7 mill. kr.), brøyting (0.4 mill. kr.) og salting (0.2 mill. kr.) For fylkesvegene er det snøbrøyting, høvling og delvis sandstrøing som gir merforbruket. Det er noe variasjon områdene imellom.

Økonomien er rettet noe opp gjennom en gunstig vår og at noen tiltak har måttet utgå. Inndragning av 1,6 mill. kr. sammen med uforutsatte arbeider på Kanalbrua i Tønsberg til ca. 1 mill. kr., gjør likevel at den økonomiske situasjonen er blitt vanskelig. De fleste planlagte utbedringstiltak har derfor måttet utgå.

Det alt vesentlige av dekkelegging på E 18 ble ferdig før ferien.

Skiltseksjonen har hatt oppdrag med informasjonsskilting på riksvegene utenom planlagte oppgaver. Vinteren vanskeliggjorde planlagte oppgaver på fylkesvegene, og utskifting av skilt med dårlig refleks ble prioritert.

Totaløkonomi med justerte plantall etter justerte rammer (pr. 31.5.86):

	Planlagt	Forbruk
Riksvegvedlikeholdet	23.6	26.9
Fylkesvegvedlikeholdet	6.8	6.4

For riksvegene er det utbetalt 2.2 mill. kr. mer til asfalt enn planlagt.

Arbeidsgruppe som har vurdert gunnmaskin for vedlikeholdet vil avgi rapport over ferien. Det vil bli anbefalt å satse på hjullaster.

Det er utlyst 15 brøyteroter på tilbud. Det har sammenheng med oppsigelser og endring av roter.

Laboratoriet har startet drift av uttreksbenk for grunnboringsprøver. Det er foretatt automatisering av nedbøyningsmålingene.

Vinterakseltrykk/telestriksjoner

Fra 6.1. til 18.3. var det innført vinterakseltrykk på 75.3 km riksveger og 82.4 km fylkesveger. Telestriksjoner ble innført 24.3 på 104.0 km riksveger og 301.6 km fylkesveger. Telestriksjonene ble opphevet i etapper 20.5, 2.6 og 11.6.86. Både heving og senkning av tillatt akseltrykk skjer i nær kontakt med brukerne. Det er god forståelse for disse tiltakene, men det er i år registrert flere lastoverskridelser enn tidligere.

Målstyring

Gjennom økonomistyringsprosjektet som har pågått i vedlikeholdet siden 1982, har det bl.a. blitt fokusert på styring og oppfølging av forbruk på målområder. En oversikt over forbruket for første halvår, viser at det stort sett har gått mest midler pr. km veg til de viktigste vegene.

Kvalitet

Laboratoriets arbeid har vært dominert av kvalitetsikring av anlegg. I betongdekkeutvalget er det arbeidet med sammenhengen mellom betongens fasthet og slitestyrke. Utvalget vil avgi rapport til høsten.

Forts. side 24 —

PENSJONISTAVSLUTNING PÅ FOSSEKROA, BRUFOSS

Av Marit Wroldsen Dahl

Også i år ble våre pensjonister behørig feiret på Fossekroa. Dette trivelige sted rett ved Numedalslågen er et utmerket sted for nettopp en slik avslutningsfest. Og fest ble det! Alt i alt var vi 19 som deltok, og pensjonistene fikk en verdig avslutning etter mange års tjeneste i etaten.

Det hele ble innledet ved at Annlaug Wold, personalseksjonen, ønsket velkommen, spesielt da til hedersgjestene og deres koner. Denne gang var det 6 pensjonister som skulle feires. Fra anleggsavdelingen var det Ernst Thunberg som nå skal gå over i pensjonistenes rekke, etter 26 års tjeneste i Statens vegvesen. Fra vedlikeholdsavdelingen var det ikke mindre enn 5 pensjonister. Erland Tollefsen, som har vært ansatt i vegvesenet i 25 år, Harald Böhmer, som har 23 års tjeneste bak seg. Ragnar Knutsen med 22 år og Anton T. Gran og Arne Halvorsen, begge med 14 års tjenestetid i Statens vegvesen.



Vegsjefen overreker gave og diplom til Harald Böhmer.

Det ble servert en deilig varmrett, og etter måltidet ville vegsjef Lepperød gjerne si noen ord. Han gratulerte og ønsket pensjonistene til lykke i sin nye tilværelse. Han overrakte en nydelig krystallvase til hver som takk for trofast tjeneste gjennom mange år. Alle fikk også

diplomer og nydelige blomster.

Deretter fikk også Sørлие anledning til å si noen ord. På vegne av Vegarbeiderforeningen takket han for mange års medlemskap i forbundet, og igjen ble gaver og blomster overrakt.

Etter maten ble det tid til en liten strekk ute i det deilige sommerværet som glimtet til, før kaffe og bløtkake fristet inne i salongen. Praten gikk livlig. Ernst Thunberg kunne fortelle om det mest populære «tricket» på brakka, nemlig å bytte hverandres matpakker, eller å spikre matboksene fast i bordet! Utallige historier har nok blitt til i en slik braketilværelse, skjønt det var enighet om at de fleste kun egner seg på brakka!

Nå var det Skjeviks tur til å si noen ord til sine pensjonister. Gave ble igjen overrakt — en nydelig lysesstake med tilhørende askebeuger laget av malm fra gruvene i Sulitjelma. Høiland overrakte gaven til Ernst Thunberg.

På vegne av alle pensjonistene taket Harald Böhmer for maten og gavene og for den hyggelige



Pensjonistene sammen med konene og vegsjef Lepperød.

SOMMERVIK PÅ PLOSS IGJEN

Intervju Jan Haugerød

De første 24 «prøveklutene» er ferdig med sin vegmesteropplæring, skolen som skal gjøre vegmesterne i stand til å ivareta vegmesterfunksjonen i en omorganisert vedlikeholdsdrift. Rolf Sommervik var vår deltager i den første klassen som fikk gjennomføre opplæringen. Her gir han noen synspunkter på opplegget.

Vegmesterskolen har som en hovedmålsetting å omskolere vegmesterne fra tekniske ledere til administrative ledere. Derfor var det innenfor de emnene vi hadde på skolen ingen teknisk opplæring. De mest sentrale emnene vi var igjennom var økonomi, publikumsbehandling, EDB og ledelse, sier Sommervik til Vestfolder'n.

— Hvordan var undervisningen lagt opp?

Undervisningen var lagt opp både med forelesning og gruppearbeid. Det var også lagt opp en rekke oppgaver som skulle løses på fritiden. Vi bodde alle sammen i hotellavdelingen på Yrkesskolens hybelhus, og derfor lå forholdene godt til rette for gruppearbeid omkring en del av hjemmeoppgavene. I EDB-faget hadde vi mye praktisk bruk av EDB-maskinen. Flere av vegmesterne fikk også låne en maskin fra sitt fylke til å bruke som øvelsesmaskin på fritiden. Det var en god hjelp som

tilstelning som var laget i stand for dem.

Vi i Vestfolder'n vil også gjerne få lov til å gratulere pensjonistene og vi håper de alle vil trives med pensjonisttilværelsen.

Lykke til!



Rolf Sommervik er svært godt fornøyd med det opplegget som Vegdirektoratet har fått i stand for videreutdanning av vegmesterne i vedlikeholdet.

gjorde at de som fikk en slik maskin fikk et større utbytte av EDB-opplæringen enn de som ikke fikk låne en maskin på denne måten.

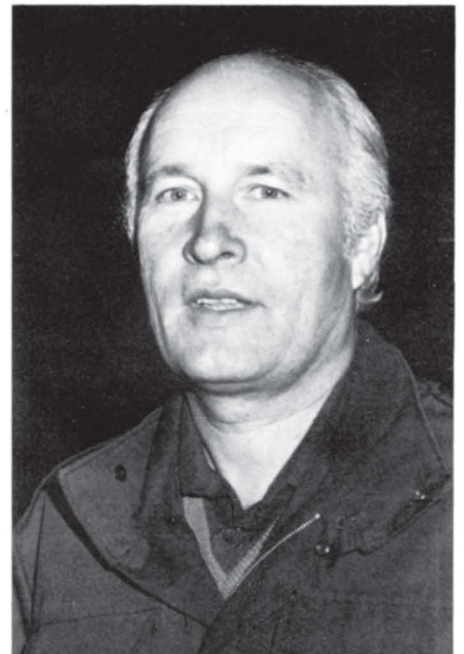
— Dere var den første klassen som gjennomgikk denne vegmesteropplæringen. Hadde dere noen synspunkter på selve opplegget og gjennomføringen av kurset?

Vi hadde svært bra forelesere. De aller fleste kom fra Vegdirektoratet eller vegkontorene. Når det gjelder selve skoleplanen, har vi kommet med visse forslag. Vi har gitt en kurskritikk, og det ble også satt ned et utvalg på 4 vegmestere som har gitt en samlet vurdering av opplegget til Vegdirektoratet.

ODD PAPE DELTAR PÅ NESTE KURS

Kull nr. 2 som skal gjennom vegmesterskolen, startet opp 11. august, og de skal kjøre hele opplæringen under ett og være

ferdige til jul. Vår deltager denne gangen er vegmester Odd Pape fra Vervingen vegstasjon.



Odd Pape er nå i gang som Vestfolds representant på det andre kullet som er satt i gang på vegmesterskolen.

Kjøring — det er fali' det.....

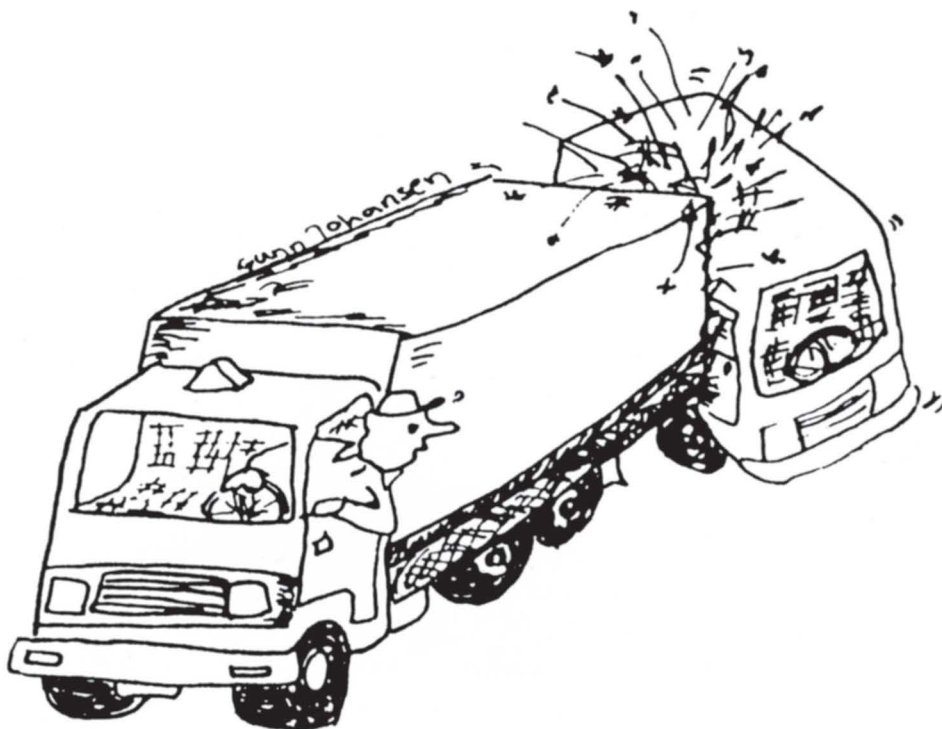
Av Yngvar Pedersen

For å si det med Ludvig fra Flåklypa — kjøring — det er fali' det. Med den trafikk tetthet vi har i Vestfold vil det statistisk skje trafikkuhell — også med våre biler og maskiner. Med den aktivitet vi driver på vegene vil det antakelig være utenfor menneskelig makt å hindre at det overhodet ikke skjer uhell.

På den annen side vil det med våre tunge kjøretøyer kunne bli ganske store skader både på personer og materiell om ulykken skulle være ute. Vi bør derfor i den grad det er mulig søke å hindre slike uhell.

Når dette skrives er det enda sommer, men sommeren er jo på hell, og høsten nærmer seg med våte og glatte veier. Det er derfor på sin plass å minne om at svært mange trafikulykker skjer pga. **PÅKJØRSLER BAKFRA**, dvs. at bakenforliggende bil ikke holder tilstrekkelig avstand til forankjørende bil.

De nye trafikkreglene som trer i kraft 1/10 1986 sier i § 5 at avstanden til forankjørende skal være så stor at det ikke oppstår fare for påkjøring dersom den forankjørende sakner farten eller stanser. Poenget blir da å holde god og sikker avstand.



En annen type skader som er svært vanlig, og som vegvesenets biler har vært endel innblandet i, er skader pga. **RYGGING**. De nye trafikkreglenes § 11 sier at den som rygger har vikeplikt for annen trafikk. Dersom utsikten bakover ikke er tilstrekkelig, må det ikke rygges uten at en annen passer på. Helt kort kan en si at det skal svært mye til for at den bilen eller maskinen som rygger, ikke skal få skylda dersom uhell skjer.

Skjer det uhell skal det europeiske skademeldingsskjemaets første side fylles ut i fellesskap av sjåførene som har vært involvert i uhellet. Etterpå fylles baksiden ut av sjåførene hver for seg.

Forøvrig vises til eget rundskriv som sendes ut i september.

Så til slutt — med Ludvig — husk kjøring — det er fali' det.

MOPEDFØRERBEVIS FRA NESTE ÅR

Samferdselsdepartementet har nå bestemt at alle som fyller 16 år etter 31/12-1986 må ha mopedførerbevis for å kjøre moped.

— Mopedføreropplæringen skal bestå av minst 20 timer, tilnærmet likt fordelt mellom teori og praksis.

— Mopedførerbeviset utstedes av biltilsynet på grunnlag av kursbevis utstedt av den som har

stått for opplæringen. M.a.o. ingen førerprøve.

— Mopedførerbeviset gjelder i aldersperioden 16 til 20 år. Etter fylte 20 år kreves det ikke mopedførerbevis.

— Kravet til mopedførerbevis bortfaller hvis en har førerkort for bil, motorsykel eller traktor.

Mopedføreropplæringen kan gis av trafikkskolene, det offentlige skoleverk eller andre som blir godkjent.

I Mørke-tiden

Se og bli sett

Bruk refleks



Vedlikeholdsområde 1 er nå det eneste område som fortsatt må leve med dårlig forhold på vegstasjonen. I Sande er fortsatt brakketilværelsen et faktum.

VEGSTASJON FOR VEDLIKEHOLDSOMRÅDE 1

Av Nils I. Skjevik

Som kjent har det pågått et organisasjonsarbeid i vedlikeholdet siden høsten 1984. I første fase av dette arbeidet ble det fastlagt at vi fortsatt skulle ha tre vedlikeholdsområder i Vestfold.

Område 3 fikk ny vegstasjon i 1978, på en bra tomt på Verningen. Område 2 kunne forlate en kummerlig brakketilværelse og flytte inn i nytt bygg på Ås i mai 1985. Område 1 har imidlertid kontorer i brakker satt opp i 1979, og har verksted, lager og garasje i en eldre bygning.

Det var tid for å planlegge framtida for vegstasjon i område 1. Med små verdier i eksisterende bygningsmasse, var det naturlig å stille spørsmål om hvor vegstasjonen i framtida helst burde ligge. Vegstasjonen i Sande har lange

tradisjoner. Her har vegvesenet vært så lenge folk i Sande kan minnes. Det blir nesten som å banne i kirken når alternativer til den gamle tomta i Sande sentrum lanseres. Men dette har likevel vært organisasjonsgruppas lodd.

Den nye E 18 vil være en svært viktig oppgave for vedlikeholdet. Grei adkomst til denne vegen vil være viktig, også for å nå effektivt til resten av vegnettet.

Organisasjonsgruppa fant at det var tre alternative hovedområder for plassering av vegstasjon for område 1:

- Alt. 1. Sande, forutsatt kryss mellom ny E 18 og rv. 318
- Alt. 2. Hillestad, ved kryss mellom ny E 18 og rv 315
- Alt. 3 Skjeggestad, forutsatt kryss mellom ny E 18 og rv 314

I konsekvensvurderingen er det lagt stor vekt på at vegstasjonen plasseres sentralt i forhold til de viktigste og tyngden av oppgaver.

Dette vil være:

- De viktigste vegene (klasse 1)
- Tettstedene gir mye trafikk og mye randbebyggelse/naboer
- Befolkningen skal nås med service (informasjon o.a.)

Gruppa konkluderte med at alt. 2 vil være det beste sted for ny vegstasjon.

Saken ble sendt ut på en intern høringsrunde, og det har kommet bemerkninger fra ansatte i område 1 og biltilsynet.

Fra område 1 er det flere synspunkter. Det framheves bl.a. fordelene med tilknytning til et tettsted, som spesielt alt.

Forts. neste side —

Vegstasjon for ...

Forts. fra foreg. side —

1 og delvis alt. 3 har. Det er delte meninger om nåværende tomt i Sande er stor nok, og hvordan en i tilfelle kunne organisere seg med tilleggsarealer. Dersom biltilsynet skal ha arealer i tilknytning til vegstasjonen, synes det klart at tomta er for liten.

Biltilsynet er ineressert i en samlokalisering med vegstasjonen. Dersom vegstasjonen kan legges nær den nye E 18, er det ønskelig fra biltilsynet å kunne foreta kontroll av kjøretøyer på den nye stasjonen. Det er også aktuelt å få kontorer for biltilsynet.

Organisasjonsgruppa har hatt møte med representanter for de ansatte i område 1. Saken har også vært diskutert

i et ledermøte på vegkontoret.

Biltilsynet har gjort en vurdering av avdelingens behov/ønsker. Organisasjonsgruppa vil i sitt første møte etter ferien 25. august gå igjennom alle momenter som har kommet fram og gi en vurdering/anbefaling av sted for vegstasjon. Deretter vil saken igjen bli diskutert i et ledermøte.

Det er foreløpig mange alternative linjer for E 18 i Nordfylket. Det er heller ikke avklart om det vil bli kryss mellom den nye veggen og rv 318 i Hanekleivaområdet eller rv 314 ved Skjeggestad. Dette har betydning for plasseringen av vegstasjonen. Det er derfor usikkert om vi nå i høst kan få tatt et standpunkt til sted for vegstasjon. Det vil være vesentlig med penger å spare om veg-

stasjonen kan bygges som del av riggen for ny E 18. Men da haster det — om alt skal kunne stå klart i 1990!

Løsning på sommerkryssordet

Førstemann som ble trukket ut med riktig løsning på sommerkryssordet var Stein Brændholen, Jederveien 4 A i Moss. Den neste som ble trukket ut var Turid Brændholen. Hun har samme adresse i Moss, så vi regner med at det her må ha vært et nært samarbeid. Derfor får de premien på deling og vi har trukket ut en tredje vinner i tillegg. Det ble Svein Kristoffersen, Vest-Agder vegkontor i Kristiansand.

Vi gratulerer!

FRA OSLO VEGVESEN TIL VESTFOLD

Øyvind Firman er ansatt som leder av planavdelingens planseksjon etter at Steinar Aspen fikk jobben som prosjektleder for E-18 i nordre Vestfold i vår.

Firman, som er 39 år, har vegplanlegging som hovedfag i sin sivilingeniørutdanning ved NTH. Han har lang erfaring fra planavdelingen ved Oslo vegvesen hvor han i flere år har vært sterkt engasjert i planleggingen av hovedvegsystemet i Oslo, bl.a. som prosjektleder for E-18 gjennom Oslo sentrum (Fjellinjen).

Øyvind Firman sier til Vestfolder'n at da stillingen som leder av planseksjonen ved vegvesenet i Vestfold ble ledig, tenkte jeg at det må være noe for meg. Jeg søkte og

fikk jobben. Nå er jeg og familien etablert på Eik, og har så kort veg til jobben at jeg kan sykle. Det er noe annet enn å kjøre fra Drøbak til Oslo hver dag. Foreløpig trives vi svært godt her nede. Kona er fra Tønsberg, så foruten hyggelige arbeidskolleger har jeg også familie og venner i Vestfold.

På planavdelingen er det mange interessante planoppgaver. Først og fremst er det E-18 som blir den store utfordringen, men både Ringveien i Tønsberg og rv. 310 i Horten blir interessante oppgaver, sier han. Han legger også til at han håper å kunne få et nært samarbeid med de øvrige avdelingene ved vegkontoret bl.a. ved å kunne følge opp enkelte av planene på byggemøter.



Øyvind Firman regner med å få en interessant jobb som leder av planseksjonen.

VEGMERKING PÅ VIDEO

Av Jan Haugerød

Nå er også vegvesenet i Vestfold inne i filmbransjen. Det skal informeres om vegoppmerking på videofilm. De som til daglig jobber med vegoppmerking har sett seg lei på all gal kjøring bak og forbi malebilen. Det ser heller ikke ut som om det er mange som forstår hensikten med eller hva skumdotten som markerer nymalt stripe betyr.

I forbindelse med vegmerkingen i sommer, er det gjort en rekke videoopptak. Disse skal settes sammen til en informasjonsfilm på 4-5 minutters lengde.

Det er skilt- og oppmerkingsavdelingen som har tatt initiativet til dette prosjektet. Filmen produseres i samarbeid med Johan Isachsen på tekn. rasj. på Ås vegsentral. Oppta-

kene ble gjort i mai og juni måned.

Det var et ønske om å gi informasjon om betydningen av skumdotten som legges ut for å markere nymalt stripe som satte det hele igang, sier Finn Carlsen på skiltavdelingen til Vestfolder'n. Mange reagerer på skumdotten og tror at den er malingsøl fra merke-bilen som blir liggende i vegbanen.

Den som kjører opp i en nymalt stripe risikerer også å få griset til bilen med vegmerkemaling. Denne malingen er svært vanskelig å få av igjen, og arbeidet må gjøres av fagfolk hvis ikke billakken skal bli ødelagt.

Det er også en annen side ved denne saken, sier Carlsen. Det er at når merkemalingen klines utover vegbanen kan det bli vanskelig å



Johan Isachsen på tekn. rasj. har stått bak kameraet under innspilling av filmen.



Noen av filmopptakene er gjort på E-18 ved Fokserød.

forstå hva slags stripe som opprinnelig var malt på veggen.

Skilt og oppmerkingsavdelingen håper at informasjonsfilmen vil være med på å få folk til å respektere vegmerkingen bedre enn tidligere. Det er også første gang at skiltavdelingen har satt i gang et slikt prosjekt og de er spente på det endelige resultatet.



På ny E-18 i Vestfold:

NY GENERASJON BETONGDEKKE

Av Jan Haugerød

Den nye E-18-parsellen i Sandefjord som skal åpnes i høst, får et helt spesielt betongdekke. Dekket er det eneste i sitt slag her i landet hittil. Laboratorieforsøk viser at dette dekket har en slitestyrke som er det dobbelte av et vanlig betongdekke med kvalitet C 50. Det nye dekket vil gi store besparelser med hensyn til vedlikeholdskostnader og gjøre betong mer konkurransedyktig i forhold til asfalt.

Vestfold er et fylke med lange tradisjoner når det gjelder betongdekker. Allerede på 30-tallet ble det lagt betongdekker her i fylket, og i løpet av en 20 års periode fram

til midten av 50-årene var det betong på store deler av E-18 og andre veger spesielt i Sandefjord- og Tønsberg-området.

For noen år siden ble det igjen lagt betongdekke. Denne gangen på den nye E-18 mellom Klinestad og Langåker i Sandefjord. Det ble også brukt betongdekke i Holmestrand-tunnelen. Vestfold må således regnes som et foregangsfylke når det gjelder betongdekker.

Det nye betongdekket som nå legges, er blitt viet stor oppmerksomhet fra folk med spesiell betongkompetanse både innen vegvesenet og i næringslivet. Onsdag 18. juni arrangerte anleggsav-

delingen i samarbeid med Norsk Betongforening et miniseminar med over 70 deltagere. Seminaret startet i Oslo hvor deltagerne fikk se den spesielle maskinen som tester betongens slitestyrke. Deretter bar det i buss til anlegget i Sandefjord og en nærmere orientering om anlegget og betongleggingen.

Anleggsleder Gunnar Hasle sier til Vestfolder'n at det som er spesielt med denne betongen er at trykkstyrken er høyere enn i vanlig betong. Dette er bl.a. oppnådd ved hjelp av store krav til råmaterialer.

Den spesielle betongen er blitt til gjennom et samarbeid mellom



Det ble også tid til å se på betongutleggeren. Her legges det nærmere 400 m 20 cm tykt betongdekke i en bredde på 3,25 m hver dag.

vegvesenet, Norcem A/s og A/s Vegdekke. Representanter fra disse har dannet et dekkeutvalg som har hatt som mål å få fram et betongdekke som er mer konkurransedyktig. Målet var å få ned vedlikeholdskostnadene, og det er oppnådd ved å få til et dekke som har en større slitestyrke enn det som har vært vanlig.

Dekkeutvalget mener at de nå har løst problemet i og med at laboratorieforsøkene viser at slitestyrken er økt til omtrent det dobbelte.

Den nye betongen er noe dyrere i produksjon, men totalkostnadene blir vesentlig mindre enn tidligere.

Det stilles store forventninger til det nye betongdekket, og erfaringene etter noen års bruk vil vise om det nye betongdekket innfrir forventningene.

Det som i alle fall er sikkert, er at E-18 nå får en sammenhengende lengde med betongdekke på vel 10 kilometer. Det ser også ut til at den E-18-parsellen som nå er påbegynt i Sem vil få betongdekke.

MOBILTELEFONBRUK

Etter at Vestfolder'n tok opp dette spørsmålet i en lederartikkel i februar måned, har nå også Trygg Trafikk reagert på bruken av mobiltelefon. Flere distriktssekretærer har nå gått ut med et kraftig varsko mot ukritisk bruk av mobiltelefon. Trygg Trafikk sentralt har også sendt ut en pressemelding som konkluderer med at mobiltelefonen kan være et nyttig hjelpemiddel, men da må telefonen brukes med fornuft.

Vegdirektoratet har foreløpig ikke vist utad at de har synspunkter i noen retning på dette spørsmålet. Er det riktig av oss som ansvarlig myndighet for trafikksikkerhets-spørsmål ikke å gjøre noe i denne saken, eller er våre betenkeligheter overdrevet?



Anleggsleder Gunnar Hasle orienterte om E-18-anlegget og det spesielle betongdekket som nå blir lagt.

NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

056-DRIFTSREGNSKAP-DRIFTSSTAT

Vegdata 0267 sider

Regnskaps- og driftsresultater fra det interne regnskap i bearbeidet og hendig format.

128-INNLEIEREGLER

Retningslinjer 0046 sider

Retningslinjer med standard tilbudsgrunnlag for tilbudsinnhenting ved innleie av private maskiner og lastebiler.

129-BRUREGISTER

Veiledning 0085 sider

Inneholder koder og kodesystemer som skal brukes i brudataregisteret.

126-PLANSAMARBEIDE

Veiledning 0056 sider

Håndboka er ei utdyping av bestemmelsene i §§10 og 11 i planforskriftene etter veglovens §12 med anbefalinger om organisering av samarbeid i første rekke med private organisasjoner og enkeltpersoner i ulike plansituasjoner.

Nærmere opplysninger om håndbøkene kan du få ved å henvende deg til Else Marie Christensen på vegkontoret.

PENSJONISTTUREN 1986

Av Marit Wroldsen Dahl

12. juni var datoen for årets pensjonisttur og denne gangen var det Kongsberg som var reisemålet. Alt i alt var vi 65 som reiste avgårde og det suverene sommerværet satte en ekstra spiss på det populære arrangementet.

Første stopp var Holmestrand Hotel, hvor frokosten, som besto av rundstykker, wienerbrød og kaffe, ble servert. Her ønsket også Sørлие oss alle velkommen.

Etter måltidet dro vi videre til Sande og derfra opp Hanekleiva hvor vegsjef Lepperød benyttet anledningen til å orientere litt om den nye E 18, den såkalte kombinasjonslinjen, nordre Vestfold.

I det praktfulle sommerværet rastet vi like ved Eikern. Arrangørene hadde tenkt på alt. Frukt og brus smakte nydelig og humøret var på topp blant alle!

Nå gikk turen videre til Kongsberg, og her var et besøk på Norsk Bergverksmuseum svært populært. Vi ble møtt av to guider og de kunne fortelle om hvordan arbeidet i gruvene hadde gått til helt fra gruvedriften startet i 1624 og fram til gruvene stengte i 1957.

Etter besøket på Bergverksmuseet var det middagstid og turen bar videre til Knutehytta, hvor middagen skulle inntas. Et lite problem hadde imidlertid meldt seg noen dager tidligere for Velferdskomiteen, som arrangør av denne turen. Det viste seg nemlig at bussen, som forøvrig var en 18 meter lang leddbuss med plass til 80 personer, var altfor stor til å kunne kjøre opp den kronglete vegen til Knutehytta. Problemet løste seg imidlertid greit ved at komiteen bestilte to mindre busser fra Kongsberg for å frakte oss til og fra Knutehytta.



Pensjonistene setter pris på dameselskap! Her ser vi noen av karene sammen med Annlaug Wold på rasteplassen.



Første rast. Vi ble servert frukt og brus av disse hyggelige damene, Sissel Kamfjord og Mary Kristensen.

Vi ankom Knutehytta ved tretiden og middagen smakte aldeles utmerket. På menyen sto det reinsdyrstek, grønnsaker og poteter og med fløterand til dessert. Kaffe og kaker hadde vi imidlertid

tidligere på dagen blitt enige om å avbestille og istedet nyte medbragt ute i friluft på vegen hjem.

Ja, det var på tide å vende neser hjemover og kafferasten ble en populær pause på hjemvegen. Det

ULYKKESPUNKTER SKILTES

Av Jan Haugerød

Vanlig skilting er ikke lenger nok. Nå blir det forsøkt med nye skilter for å varsle trafikantene om at de kommer til et særlig trafikkarlig sted på vegen. Det er fareskilt nr. 156 Annen fare som er tatt i bruk sammen med underskilt hvor det i klartekst står ulykkespunkt.

Det er på E-18 at noen alvorlige ulykkespunkter i sommer er skiltet på denne måten. Skiltet er satt opp på følgende steder:

- Undrumsdal
- Paulidalen
- Kopstadkrysset
- Strekningen Bakkelandsbakken - Hellandbakken

Selv om vegnettet i Vestfold har hele 52 ulykkespunkter, er det ikke meningen at slike skilt skal settes opp over alt hvor det er et ulykkespunkt. Vi regner med at effekten blir størst så lenge skiltet bare er plassert på noen få steder. De stedene skiltet er satt opp er valgt ut av planavdelingens trafikkseksjon, og det vil bli fulgt nøye opp hvordan ulykkesutviklingen blir på disse stedene i tiden framover.

Skiltingen av noen spesielt alvorlige ulykkespunkter er blitt aktuelt i forbindelse med gjennomføring av myndighetenes handlingsplan for trafiksikkerhetsinformasjon. Det var Buskerud som startet med forsøk på slik skilting, og Vegdirektoratet har nå anbefalt tiltaket gjennomført i en begrenset utstrekning i fylkene.

hadde vært en hyggelig tur og pensjonistene så ut til å stortrives. Velferdskomiteen skal ha all ære for en vellykket tur, en tur som tydelig ble satt stor pris på av våre pensjonister.



Det er skiltseksjonen som har hatt jobben med å få skiltene opp. Her viser Erik Jespersen størrelsen på underskiltet som settes opp langs E-18.

ENDRINGER I LØNNSREGULATIVETS FELLESBESTEMMELSER

Etter det siste lønnsoppgjøret er det foretatt en del endringer i lønnsregulativets fellsbestemmelser. Blant annet er paragraf 10 nr. 11 endret slik at arbeidstakere med omsorg for barn nå har rett til å være hjemme for nødvendig tilsyn når barnet er sykt inntil barnet er 12

år. For øvrig er bestemmelsen som før.

Dessuten er paragraf 16, nr. 1, 1. ledd endret slik at også arbeid etter kl. 13 onsdag før skjærtorsdag er å regne som overtidsarbeid. Paragraf 16, nr. 3 har videre fått et nytt 4. ledd som lyder: «Ved etatsvise særavtaler kan det avtales at overtidsgodtgjørelse også kan gis til arbeidstakere som har arbeid av ledende art eller særlig selvstendig stilling dersom de regelmessig utfører pålagt og kontrollerbart overtidsarbeid.

Status etter første halvår ...

Forts. fra side 13 —

Vinteren ga teledybde på 1.5 - 2.0 meter. Dette medførte sprekker i asfaltdekkene, i tillegg til sprekke-ene som oppstod i fjor. Tetting av sprekke-ene blir prioritert. Opptørkingen i teledøsningsperioden gikk bra med lite skader.

Etter klage på skader fra snøbrøyting, vil vi prøve regulerbare vinger på plogene samtidig som sjåførene må være oppmerksomme på spesielle punkter.

En del av brøytekontraktørene våre kommer fortsatt for sent i gang om morgenen. Dette følges opp gjennom avtalene for kommende sesong.

I forbindelse med ulykke på E 18, ble trafikken ledet over på fylkesveger. Det ble gjort skade for ca. 200 000 kroner. Rutinene vil bli tatt opp med politiet.

Flere arbeider langs E 18 samtidig har ført til køer, spesielt i Nordfylket. V.h.j.a. en oversikt over alle arbeider som skal utføres langs E 18, bør tiltakene styres for å gi et mest mulig positivt trafikk-bilde. Det er samlet erfaringer med bl.a. asfaltering nattestid.

EDB

Det er brukt mange dagsverk i perioden på opplæring og programutvikling. I tillegg til egenopplæring, er det behov for kurser. Spesielt gjelder dette nå områdene og skiltseksjonen. Vegstasjonene trenger mer utstyr. Behovet vil bli vurdert ut ifra hvordan kommunikasjonen med vegkontoret skal være. EDB-innføringen krever mye ressurser, bl.a. når det gjelder tid. Vi må prøve å veie resultatene i forhold til ressursbruken.

MASKINAVDELINGEN

Personell

Personellsituasjonen ved vegsentralen har vært presset i første halvår 1986. Vi fikk ansatt to reparatører i begynnelsen av året. Dette øket kapasiteten med 1

mann i plateverkstedet, men stillingen i bil/maskinverkstedet ble den samme i antallet, fordi Kåre Holting gikk over i ny stilling som maskininstruktør ved årsskiftet.

Situasjonen ved lageret er fortsatt personellmessig anstrengt. Berg er alene og verkstedformann Pedersen må hjelpe til ved sykdom eller annet fravær.

Vaktmesteren har vært sykemeldt største delen av halvåret, og det er små utsikter til at han kommer tilbake til funksjonen igjen.

Driften

Driftsresultatet ved maskindriften viser dessverre dårligere resultat enn første halvår 1985. Maskindriften ble i første halvår 1986 avregnet med kr. 11 367 000 mot kr. 11 711 000 i 1985.

For utgiftssiden er tallene kr. 12 053 000 i 1986 mot kr. 12 239 000 i 1985.

Det må her legges til at brøytingen med egne biler i vinter ble avregnet for lavt, og at det er avtalt tilleggsavregning som blir godskrevet bilene i 2. halvår 1986.

Forøvrig er driften preget av god sysselsetting og maskinutnyttelse. Alle biler og maskiner som er bestilt for levering i første halvår var ikke levert ved halvårsskiftet, og salget av utrangerte biler og materiell vil blant annet av denne grunn foregå i høst.

Bygninger

1986 blir et stille år i bygg-sammenheng. Området omkring det nye vegstasjon- og laboratoriebygget er gjort ferdig med asfaltering og parkmessig behandling etter at den nye avkjørselen til området ble bygget senhøsten 1985.

GRUNNSEKSJONEN

Sett fra grunnseksjonen er situasjonen medio -86 preget av endringer i bemanning. Geir Magne Bø vil fram til sommeren -88 være tilknyttet anleggsavdelingen. Det

er beklagelig at vi etter et halvt år fortsatt ikke har besatt vikarstillingen. Årsaken er dessverre ikke bare av ekstern karakter.

Kjetil Lehn forflytter seg til tilsvarende jobb på hjemlige trakter: Sør-Trøndelag vegkontor. Vi benytter anledningen til å takke for god innsats og trivelig samarbeide.

Kjetils etterfølger vil være på plass 1. november. Dag Skram kommer fra Finnmark vegkontor som dermed mister sin eneste jordskifte kandidat.

Konsekvensene av disse personforflytninger vil være følbare ut over grunnseksjonen.

På landmålingssiden er kapasiteten drastisk redusert for en periode.

På grunnervervssiden vil ordrebøkene fortsatt være mer enn velfylte.

Vårt servicenivå til vegkontoret forøvrig, til andre etater og våre kjære naboer, grunneiere, vil ikke kunne forventes å være på topp i alle sammenhenger.

BILTILSYNET

Kontorseksjonen

Arbeidssituasjonen i biltilsynet er fortsatt presset. Registrering-søkningen i 1986 har vært på ca. 45% for første halvår. Gjennomsnittlig er det ventetid på 3-4 uker for registrering ved eierskifte. Bruktimporten av biler er fortsatt høy og betyr mye merarbeide. 5 engasjementer innen kontorseksjonen er tilsatt for å avhjelpe situasjonen, men køsituasjonen vil ikke være avhjulpet før ut på høsten. Fra 1. juli er vi tildelt en stillingshjemmel som vi arbeider med å avklare med organisasjonene.

Trafikkseksjonen

Førerprøveavviklingen er i rute, d.v.s. vi er ajour med prøvene fram til ferien. Ett engasjement har vært tatt i bruk. Tilsynet med kjøresko-



Utekontroll på veien har vært et viktig bidrag i biltilsynets trafikksikkerhetsarbeid også i første halvår i år.

lene har vært nedtrappet i første halvår og har enda ikke nådd full kapasitet (ca. 16% av ressursene). Førerprøvetallet kl C, D og C, E er fortsatt meget høyt i Tønsberg (Opaas og Schau kjøreskole).

Kjøretøyseksjonen

TØI-prosjektet dominerer kontrollvirksomheten på kjøretøyseksjonen og går etter planen. Brukskontrollen gjennomførte intensivt kontroll under teleløsningen særlig på det sekundære vegnett. Overlastgebyrene har økt meget sterkt i forhold til fjoråret, således ble det i år ilagt 36 gebyr for tilsammen kr. 207 220,- i teleløsningen. Driften ved utekontrollstasjonen har ellers vært normal. Det er i arbeid en gruppe som skal vurdere brukskontrollinnsatsen videre framover i tiden, likeså utbyggingen av Solum og andre utekontrollmuligheter.

I tiden 1.-6. juni 1986 ble det gjennomført en døgnkontinuerlig kontroll (hele døgnet igjennom over en uke) i samarbeid med politi, tollvesen og brukskontrollen i Østfold.

Resultater:

Antall kjøretøyer veid: 3 389 Av disse 1,3% med gebyr
 Kjøre- og hviletid: 513 kontrollert Av disse 20,6% med mangler
 Farlig gods 109 kontrollert Av disse 20,1% med mangler
 11,0% kjøreforbud
 Sikring av last: 1 108 Av disse 12,9% med mangler
 3,0 % kjøreforbud
 Teknisk kontroll: 517 Av disse 60,2% med mangler
 11,6% nektet bruk

33 personer ble anmeldt til politiet. Hertil kom at Tollvesenet kasserte inn ca. kr. 400 000,- ubetalte avgifter fra tungtransporten.

De ledige stillingene fra 1985 etter Øygard, Duvholt og Kavli er nå besatt av henholdsvis Hagen, Dehli og Schau. Ved stasjonene i Tønsberg er stillingen som seksjonsleder ved kontorseksjonen lyst ledig. Det er ført forhandlinger med organisasjonene bl.a. om kvalifikasjonskravene. Stillingshjemmel for Asbjørnrød er tildelt

biltilsynet ekstraordinært. Det vil bli ført drøftinger med organisasjonene om stillingsplasseringen.

For Biltilsynet i Tønsberg er det nå (endelig) lagt fram et byggeprogram inkl. romprogram og kostnadsrammer.

NORD 100-maskinen ble plassert på Tønsbergstasjonen 1. april 1986. Til tross for anstrengt program ellers prøver vi å få avsatt tid til opplæring, kurs og trening. Således ble det primo juni bl.a. avviklet et 3-dagers kurs innen EDB angående interne arbeidsrutiner v/Hasselgren. Ytterligere et kurs vil bli avviklet i sommer. Personellet har ellers deltatt i kursarrangementer ved Vegkontoret.

Arealene er knappe på såvel Horten-stasjonen som Larvikstasjonen. Forskjellige forslag til forbedringer er under vurdering.

PLANAVDELINGEN

Gjennomføringen av de største planoppgavene i forbindelse med E 18 har preget første halvår. Tidsmessig ligger disse planoppgavene i rute. Av de største ting nevnes:

- Vegutredningen for E 18 i nordre Vestfold er behandlet i samferdselsstyret. Samferdselsstyret sluttet seg til vegsjefens forslag som bl.a. gikk ut på å avvise et fremsatt krav om å

Forts. neste side —

**Hold av lørdag 13. desember
 til Vegas julebord på
 Frimurerlogen i Tønsberg**

Status etter første halvår ...

Forts. fra foreg. side —

utrede andre løsninger enn kombinasjonslinjen. Dette vedtaket i samferdselsstyret var riktig. Det er nå skapt ro omkring planleggingen. Hovedplanleggingen er i gang for fullt langs kombinasjonslinjen.

- Forslag til hovedplan for ny E 18 på strekningen Fyllpå - Gulli i Sem er utarbeidet. Planen har ligget ute til offentlig ettersyn. Den er nå sendt Sem kommune til uttalelse med vegsjefens anbefaling. Vegsjefen anbefaler utbygging til motorveg.

Selve plandokumentet er utformet annerledes enn hva som har vært vanlig. Både tekstdel og kartdel er innpasset på et ark i A-1 format. Dette er så brettet sammen til et praktisk plandokument i A-4 format. Vi regner med at dette vil lette både oversikten og leservennligheten av dokumentet sett fra publikums side.

- Forslag til hovedplan for ny E 18 på strekningen Holmene - Tassebekk i Stokke er utarbeidet. Planen har ligget ute til offentlig ettersyn. Den vil bli sendt kommunen med vegsjefens anbefaling til linjevalg i nær framtid.

Det er et omfattende materiale som er utarbeidet og presentert i hovedplanen.

- Detaljplan for ny E 18 fra Aulerød - Ekely i Sem ble godkjent i februar.

Vi står overfor en stor og vanskelig oppgave når det gjelder å sikre en akseptabel trafikkavvikling på nåværende E 18 i nordfylket fram til 1995 når ny veg skal være ferdig. Dette arbeidet er imidlertid nå startet opp. Det er etablert en samarbeidsgruppe med representanter fra vedlikeholdet, biltilsynet og planavdelingen, med planavdelingen som hovedansvarlig for oppgaven.

Arbeidet med å systematisere og ajourføre vår oversikt over ulykkes-

belastede punkter og strekninger har pågått i første halvår. Dette materialet har nå etter hvert funnet en form som gjør det lettere anvendelig både i det kontinuerlige trafikkikkerhetsarbeid og i det årlige budsjettarbeid.

Vegplan for fylkesvegene i Vestfold 1986-89 (FVP) ble lagt fram for fylkespolitisk behandling på vårparten. Dokumentet fikk positiv mottakelse. Vi håper at det er skapt større forståelse for økte bevilgninger til fylkesvegnettet. Dette vil imidlertid vise seg i de kommende budsjetter.

Arbeidet med revisjon av NVP for 1990-97 har startet. I første omgang har vi startet arbeidet med et strateginotat som spesielt skal drøfte investeringssiden av vår virksomhet. Det ble arrangert en egen konferanse om dette i Larvik i juni måned. Deltakerne var ledermøtet og en del andre nøkkelpersoner i denne sammenheng. Konferansen var vellykket. De konklusjoner som ble trukket vil bli lagt til grunn i det videre arbeid med strateginotatet.

Jan Kristiansen har sluttet på planavdelingen. Den ledige stillingen ble inndratt som en følge av Vegdirektoratets pålegg om at Vestfold skulle reduseres med en stillingshjemmel i 1986.

Tapet av denne stillingen er følbart. Planleggingskapasiteten er satt tilbake. Dette får uheldige konsekvenser da vi kan få vanskeligheter med å fremskaffe plangrunnlag for spesielt kommende utbyggingsoppdrag.

ADM./ØK. AVDELINGEN

Som vi annonserte ved årets begynnelse, ville innføringen av EDB prege mange av aktivitetene i 1986. I tilknytning til dette har følgende skjedd:

- ved vegkontoret ble det i februar installert en ND-530-maskin. Pr. 30/6 er da 50 enheter, fordelt på terminaler, skrivere og plottere, tilknyttet maskinen.

- i mars overtok Tønsberg Biltilsynsstasjon ND-100-Compact'en som vegkontoret har hatt. (Tønsberg stasjon benytter maskinen til Ås-området er utbygget med ny biltilsynsstasjon i 1988).

- det er avviklet diverse EDB-kurs for driftspersonellet og brukere.

Ca. 80 personer har gjennomgått NOTIS-tekstbehandlingskurs.

- Kurs i FICS-database-bruk har startet opp og videreføres høsten -86 og vinteren -87.

- så godt som samtlige EDB-arbeidsplasser er tilført kontorutstyr tilpasset et EDB-basert arbeidsmiljø.

- et prosjektarbeid med tanke på å innføre et EDB-basert arkiv er påbegynt.

Bedriftshelsetjenesten har utført helsekontroll på vegkontorets og biltilsynets personell. I driften og biltilsynet er det utført noen arbeidsplassundersøkelser.

Vegvesenet i Vestfold hadde 1. kv. -86 et sykefravær på totalt 6,4% mot 6,7% i tilsvarende periode -85. Driftspersonalet har hatt en økning, mens biltilsyn, vegkontor og oppsynet har hatt en prosentvis nedgang.

Det opplærings-program vi presenterte i Vestfolder'n nr. 1/86, er i det alt vesentligste blitt fulgt både arrangementmessig og økonomisk.

Etter pålegg fra Vegdirektoratet er det inndratt en stilling fra vegkontoret, -planavdelingen måtte «lide» denne gangen. Den inndratte stilling er imidlertid tillatt overført biltilsynet. Overføringen har ikke funnet sted, da stillingsbetegnelse og plasseringssted ikke er avklart ennå.

Ved halvår-skiftet nå tok vegvesenet i Vestfold inn 10 nye lærlinger for fagarbeider-opplæring i bygg- og anleggsgag. Vi har nå totalt 14 lærlinger under opplæring hos oss.

ADMINISTRASJONSUTGIFTER PR. 1. HALVÅR

	Disp.pr. 1.1.86	Forbr. 1. halvår	Forbr. i % 1. halvår
Post 01 - Lønn	21.4	13.1	61.2
Post 11 - Varer og tjenester	8.1	4.0	49.4
Post 45 - Datautstyr	2.0	2.0	100.0
	31.5	19.1	60.6

Nytt av året er at vegvesenet etter bestemte regler kan omdisponere mellom postene 01, Lønn og godtgjørelser og post 11, Varer og tjenester.

KOSTGODTGJØRELSE OG NATTILLEGG MV. FOR VEGOPPSYNET —

Tjenestemenn i vegoppsynet har hatt et særregulativ med egne satser for kostgodtgjørelse og nattillegg. Denne ordningen er helt fra 1933. Videre har de hatt en særavtale om kostgodtgjørelse for reiser på stasjonsanlegg.

Riksrevisjonen reiste spørsmålet om det er riktig å betrakte oppsynsmennenes reiser innenfor eget tjenestedistrikt på linje med vanlige tjenestereiser. Det er ført forhandlinger med oppsynsmennenes organisasjoner om endring av reglene, og partene er nå blitt enige.

Forhandlingsresultatet medfører at den nåværende ordning for kostgodtgjørelse og nattillegg bortfaller. I den nye ordningen skilles det mellom tjenestemannens vanlige arbeidsoppgaver eller faste arbeidsoppdrag knyttet til et bestemt tjenestested (arbeidssted) og tjenestereiser etter det ordinære reiseregulativ. Videre vil særavtalen om kostgodtgjørelse for reiser på stasjonsanlegg (anleggstillegget) bortfalle, bortsett fra satsen for overnatting i vegvesenets brakker på anlegg.

I korthet går den nye avtalen ut på at det skal utbetales en kostgodtgjørelse på kr. 35,- ved reiser som har sammenheng med tjenestemannens vanlige arbeidsoppgaver eller faste tjenesteoppdrag eller faste tjenesteoppdrag knyttet til et be-

stemt tjenestested (arbeidssted) for oppsynsmenn i anlegg. Det samme gjelder for vegmester og oppsynsmenn i vedlikehold og oppsynsmenn i maskin- og verkstedsdriften, men for disse forutsettes det at reisefraværet varer minst 4 timer.

For vegmestere og oppsynsmenn med reisefravær på mer enn 12 timer, gis en godtgjørelse på kr. 150,- pr. dag. Overnatting utenfor hjemmet godtgjøres etter det alminnelige reiseregulativ.

Øvrige oppsynsmenn får på sine tjenestereiser godtgjørelse etter det ordinære reiseregulativ under forutsetning av at reiseavstanden er over 40 km. fra deres vanlige tjenestested.

Oppsynsmannsassistenter tilkommer samme kostgodtgjørelse som oppsynsmenn.

De særskilte kostgodtgjørelser som er nevnt ovenfor kommer ikke til anvendelse dersom det utbetales kostgodtgjørelse etter det ordinære reiseregulativ samme dag.

Tjenestereiser som avviker fra faste tjenesteoppdrag godtgjøres etter det ordinære reiseregulativ. Med slike reiser menes f.eks.

- kurs, konferanser og møter som arrangeres av arbeidsgiver
- bedriftslegebesøk
- demonstrasjon eller henting av maskiner og biler til vegvesenet og reiser av lignende karakter.

Personallytt

50 ÅR
Solveig Brekke 24. september.

60 ÅR
Olav Smørdal 8. september.

VI ØNSKER VELKOMMEN
Tore Jan Hansen, Ås vegstasjon
Torunn S. Borgersen, vegkontoret
Ragnar Runå, Biltilsynet Tønsberg
Trude Fjellberg, Biltilsynet Larvik
Aud Kjøde, Biltilsynet Larvik
Arne Johansen, grunnboring, driften
Christin Tvetene, Planavdelingen
Hanne A. Nilsen

10 nye lærlinger i driften:
Tom Erik Hansen
Gisle Revå
Stein Are Pettersen
Gunnar Moen
Anders Ragnhildrød
Ivar Isaksen
Kenneth Gjemmestad
Tore Berntzen
Vidar Hårstad
Svein H. Koppen

PENSJONISTER
Bjarne Henriksen

Som en form for kompensasjon for den reduksjon av godtgjørelser det nye opplegg innebærer for oppsynstjenesten, er partene enige om å gjøre om 140 stillingshjemler for oppsynsmannsassistenter til stillingshjemler for oppsynsmenn. Resultatet av dette vil bli meddelt senere.

Den nye ordningen trer i kraft 1. oktober 1986.



Har du et søppelproblem, så løser vegvesenet det for deg. Det kan se slik ut ved mange av våre søppelcontainere, men det er ikke det som er meningen. Vegvesenets søppeldunker er beregnet på søppel fra trafikantene og ikke defekte møbler, komfyrer og annet typisk husholdningsavfall fra fastboende.