



# Vestfolder'n

Nr. 1 — 1987



Av innholdet:

- \* Biltilsynets nybygg på Ås forsinket.
- \* Arbeidstidsforkortelse i driften.

- \* Avansert registreringsbil i Vestfold.
- \* Opplæringsplan 1987 m.m.



## Vestfolder'n

Bedriftsavis for  
Statens vegvesen  
Vestfold

NR. 1 FEBRUAR 1987  
13. 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:

|  | Side |
|--|------|
| 1987 Et driftsår med stramme budsjetttrammer ..... | 3    |
| Biltilsynets nybygg på Ås forsinket .....          | 5    |
| Avansert registreringsbil .....                    | 6    |
| Arbeidstidsforkortelsen i driften .....            | 7    |
| Praktisk anropskatalog .....                       | 9    |
| 22 meter vogntog lengde .....                      | 10   |
| Nytt arbeidstøy i driften .....                    | 10   |
| Nye lærlinger .....                                | 11   |
| Og så var det jul igjen .....                      | 12   |
| Kursvirksomheten 1986 .....                        | 13   |
| Opplæringsplan 1987 .....                          | 14   |
| Norsk vegplan 1990-93 .....                        | 17   |
| Erstatningskrav i 1986 .....                       | 18   |
| Auliundergangen dyrere enn forutsatt .....         | 19   |
| Nå kommer pensjonistforeningen .....               | 20   |
| Nå også Arkivet på EDB .....                       | 21   |
| Allan Kristiansen nytt hovedverneombud .....       | 22   |
| Etatsmerke til alle ansatte .....                  | 23   |
| Kryssord .....                                     | 26   |
| Personallytt .....                                 | 27   |

*Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.*

**FORSIDEBILDE:** *Rune Lundquist og Asbjørn Hagen foran vegvesenets til nå mest avanserte kjøretøy. Mer om bilen på side 6.*

# 1987 ET DRIFTSÅR MED STRAMME BUDSJETTRAMMER

I 1987 skal vi bruke til sammen 241 mill. kroner i Vestfold. Når vi tar hensyn til en prisstigning på ca. 8% er dette bare en liten økning i forhold til ifjor. På anleggssiden fikk vi ikke den forventede opptrapping. En bevilgning på 76 mill. kroner er bare 1% mer enn ifjor. Når vi også her tar hensyn til prisstigningen, er dette i virkeligheten en liten tilbakegang.

Vedlikeholdsavdelingen greier å holde følge med prisstigningen. Til riksvegvedlikeholdet har avdelingen til disposisjon 77,6 mill. kroner, og det vil gi en rimelig mulighet til et forsvarlig vedlikehold. På fylkesvegsiden er fortsatt situasjonen kritisk. Her greier vi ikke med de midler vi får å hindre at enkelte veger brytes ned.

For planavdelingens vedkommende er det E 18 som legger beslag på de største ressursene. Først og fremst er planleggingen av den nye vegen i nordre Vestfold inne i en viktig og avgjørende fase, men også planleggingen gjennom Stokke er en stor og krevende oppgave.

Ellers er det EDB som preger store deler av virksomheten. På vegkontoret er Nord 530 maskinen på det nærmeste fullt utbygd med terminaler, og EDB baserte rutiner er innført i forbindelse med mange arbeidsoppgaver. 1987 blir også et år hvor vi må regne med å perfektionere oss i EDB arbeidet. I biltilsynet vil også EDB-arbeidet utvikles i forbindelse med gjennomføring av Autosys fase II og III.

Vi lar de forskjellige avdelingene selv presentere noen av de viktigste sakene som det skal arbeides med i år:

## ANLEGGSAVDELINGEN

Bevilgningen for 1987 er på 76.0 mill. kr. pluss 4,2 mill. kr. til planlegging. Hvis vi ser bort fra posten planlegging, som ikke tidligere har stått på investeringsbudsjettet, er dette en nominell økning fra 1986 på 0,8 mill. kr. som er 1%.

Landsgjennomsnittet har en nedgang på ca. 2,7%

Til sikkerhets- og miljøtiltak har vi 15,6 mill. kr., som er noe mindre enn i 1986.

Totalt sett indikerer dette en

tilbakegang fra 1986 når vi tar med prisstigningen.

Av totalbevilgningen på 76.0 mill. kr. går 45.0 mill. kr. til utbyggingen av E 18 Fyllpå — Ekely, og restarbeider på Klinestad — Tassebekk parsellen. Ved lån fra andre anlegg har vi alt brukt noe av 1987 års bevilgning til E 18. Vi har til disposisjon på E 18 i år totalt 38.1 mill. kr. Ut fra driftsmessige ønsker er dette for lite. Det ble besluttet i 1986 at parsellen E 18 Gulli —

*Forts. neste side —*



*Kasserer Norma Enes vil ikke ha noen ekstra midler i pengeskapet sitt i år. Året blir stramt økonomisk sett, og anleggsavdelingen får mindre penger enn i fjor.*

1987

*Forts. fra forrige side —*

Fyllpå skal åpnes samtidig med parsellen E 18 Fyllpå — Ekely. Dette sammen med bevigingsssituasjonen gjør at det ikke er mulig å åpne E 18 utenom Sem for trafikk før høsten 1990.

Til Elveveien har vi en bevilgning på 10.9 mill. kr. og til disposisjon i 1987 p.g.a. tidligere mindre forbruk 19.9 mill. kr. Det blir behov for å låne midler fra Elveveien i år også, så forbruket vil bli endel lavere enn 19.9 mill. kr. Elveveien skal åpnes for trafikk 20. oktober 1988.

I 1987 vil vi ferdigstille to store gang-/sykkelveganlegg, nemlig rv. 311 Jonborg-Saltkop som er 5,9 km. lang og rv. 309 Hjem seng — Agerup som er 3,3 km lang.

#### **VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN**

Rammene for avdelingens virksomhet i 1987 er en bevilgning på 77.6 mill. kr. til riksveiene og 21 mill. kr. til fylkesveiene.

Organisasjonsarbeidet ved avdelingen er slutført. Det er utarbeidet en rapport som sendes ut til uttalelse i februar. Det er foreslått omorganisering inne på kontoret fra 1. mai. Det legges opp til en todeling av avdelingen for bedre samordning innen de trafikkrettede tiltak og de strukturelle tiltak. Det er foreslått å flytte en del saksbehandling ut til vegstasjonene fra 1. august. I forbindelse med at vegstasjonene styrkes som baser for vegvesenet i lokalmiljøet, vil det være behov for en bred informasjon til publikum, kommunene og andre offentlige etater.

Det er besluttet å ha faste formenn for fylkets 16 vedlikeholdsroter. Stillingene vil bli besatt i februar/mars. Det er ansatt 5 nye tjenestemenn i utdriften. Disse vil begynne innen 1.4. I tillegg vil det bli overført tre tjenestemenn fra andre avdelinger samt foretatt en overføring innen vedlikeholdet.

For vintervedlikeholdet har vi presisert en del arbeidsmål som skal

prioriteres i 1987. Måloppnåelsen vil bli fulgt opp bl.a. gjennom rapportering fra formennene.

Det vil bli arbeidet med kvalitet og utførelse av vegskuldrene. Målet er stabile og jevne vegskuldre.

For vegoppmerkingen vil de viktige vegene og god oppmerking ved skolestart bli prioritert. For skiltparken vil reflekskvaliteten bli fulgt opp, samt aktuelle skilter sjekket før skolestart.

Det vil bli startet registrering av grøfter, kummer og rør for de strekningene hvor det skal skje utbedringsarbeid de nærmeste årene. Registreringen blir viktig for prioriteringen av arbeider.

Det er planlagt å avslutte utbedringer av rv 308 Kanalbrua i Tønsberg med 1.7 mill. kr. og brudekjet på rv 304 Holmfoss bru til ca. 1 mill. kr. Vedlikeholdet vil utføre forsterkning av Fylkesveg Z 609 Bergli — Håskén til Bk 10/8 i løpet av 1987. Anleggsavdelingen utfører tilsvarende arbeider på Fylkesveg Z 215.

I forbindelse med dekkefornyingen vil vi foreta forsterkning av rv 307 Andebu — Berg til Bk 10/8.

Vi skal utføre omfattende dekkelegging for 26,7 mill. kr. på riksveger (derav ca. 4 mill. kr. på E 18), og for 7.5 mill. kr. på fylkesvegene. Vi makter ikke å holde dekkene i ønsket stand p.g.a. stor slitasje på riksveiene og nedbryting av fylkesvegene.

Laboratoriet skal fortsette en omfattende kartlegging av bæreevnen og tilstanden av fylkesvegene.

Kvalitetssikringsarbeidet for anleggsavdelingen vil i 1987 bli direkte knyttet til laboratoriet.

I vårt planleggingsprogram for 1987 og 1988 har vi tatt opp spørsmålet om å få øket vår bemanning med 2 medarbeidere knyttet til dette prosjektet og en medarbeider til trafikk-sikkerhetsarbeidet. Dette håper vi kan bli avklart på en positiv måte i Vegdirektoratet.

#### **MASKINAVDELINGEN**

Det er vanskelig å spå hva fremtiden vil bringe, men maskinavdelingen står overfor mange oppgaver som helt eller delvis vil bli gjennomført i 1987. I stor grad vil oppgavene være innrettet mot en best mulig budsjettstyring og optimal økonomisk drift av maskinpark og bygninger.

I løpet av første halvår vil maskinavdelingen for alvor ta skrittet inn i EDB-alderen. Både på Ås og ved vegkontoret vil vi — så sant budsjettene tillater det — gå til innkjøp av nødvendig utstyr både til maskinutleie, lager og verksted. Dette vil medføre en bedre og enklere budsjettstyring når vi kommer over «innkjøringskneika».

Et sentralt tema for maskinavdelingen er innkjøpsordning og lagerdrift. Det har tidligere vært gjort vurderinger av dette, men konklusjonene er ikke trukket. Vi vil i løpet av året forsøke å bringe saken ut av verden slik at vi får endelig besluttet hvordan innkjøpsfunksjonen/lager bør organiseres/drives.

Vi vil også starte opp en diskusjon om organisering av avdelingen. Uten å ha visjoner om de dyptgripende endringene, er det fornuftig å se på organiseringen i lys av de oppgaver vi har og de økonomiske krav vi til daglig stilles overfor. Et av hovedmålene ved diskusjonen må være at avdelingen skal være en trivelig arbeidsplass som også kan hevde seg i konkurranse med de privat på de områder dette er aktuelt.

Avdelingen bør også tenke gjennom hva vårt bidrag kan være i en best mulig gjennomføring av de store prosjektene som f.eks. E 18 i nordre Vestfold. Skal vi profilere oss mot visse typer anleggsutstyr fordi dette er økonomisk gunstig, må vi allerede tenke på dette nå.

For 1987 er maskinanskaffelsene allerede klare. 3 nye hjullastere, div. brøyteutstyr og noen mindre kjøretøyer er allerede levert og ute i produksjon. Ved at Stortinget ved

*Forts. side 23 —*

# BILTILSYNETS NYBYGG PÅ ÅS FORSINKET IGJEN

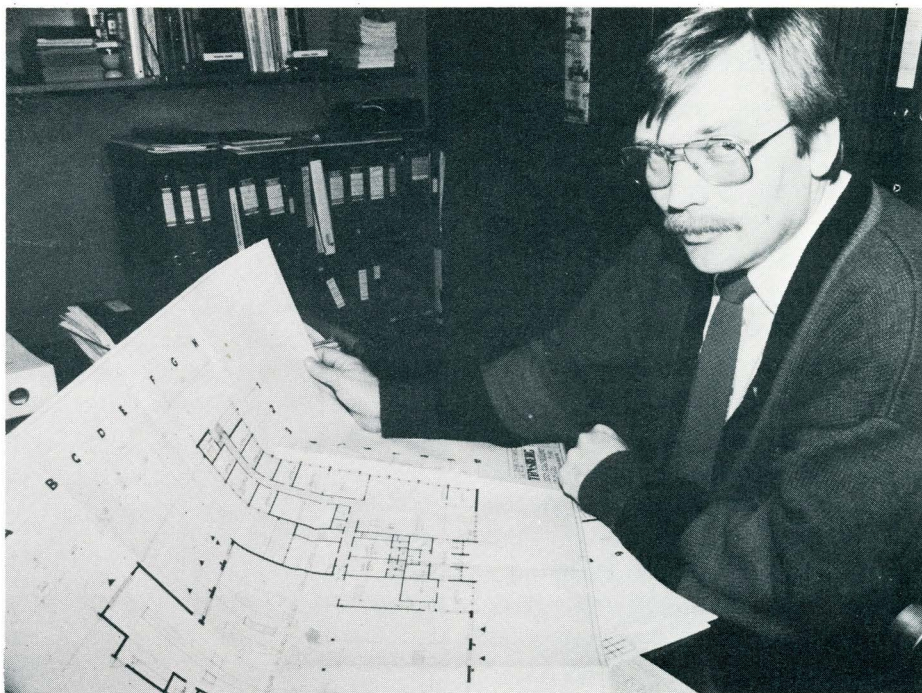
Biltilsynet i Tønsberg er i en fortvilet situasjon. Den nye stasjonen på Ås skulle vært ferdig for flere år siden, men fortsatt er ikke byggearbeidene kommet i gang. I det gamle bygget på Kilen er arbeidsforholdene for de ansatte under enhver kritikk, og brakkeene hvor førerkortseksjonen holder til må flyttes i løpet av sommeren fordi tomten skal bebygges med et forretningsbygg. Det er stasjonssjef Thorleif Holm-Olsen som sier dette til Vestfolder'n.

Planlegging av den nye stasjonen for Biltilsynet Tønsberg startet for 10 år siden, og prosjektet har stadig vært gjenstand for utsettelse, inndragning av midler og andre ting som har gjort at byggearbeidene ikke har kommet i gang. Etter de første planene skulle det nye bygget på Ås vært tatt i bruk for flere år siden.

Nå ser det imidlertid ut til at byggearbeidene kommer i gang i løpet av høsten i år. Byggearbeidene vil ta ca. ett år, og når vi kommer til å flytte inn i det nye bygget en gang rundt årsskiftet 1988/89, vil vi flytte til et moderne bygg, sier Holm-Olsen.

Den nye stasjonen vil koste oss ca. 18 millioner kroner. Vi arbeider med å få til et løp for automatisk kontroll av mindre biler i den nye stasjonen. Ved siden av dette løpet blir det ett ordinært løp for kontroll av mindre biler. Det blir også et fullt lastebilløp med total lengde på 32 m. Ute på området håper vi også å få til en øvingsbane for motorsykler og en prøvestrekning for testing av biler.

Men før den tid blir det store problemer på Kilen. Leieavtalen for den tomten hvor førerkortseksjonen har sine brakker går ut nå i vår, og den leien får vi ikke fornyet.



*Foreløpig kan stasjonssjef Thorleif Holm-Olsen ikke gjøre annet enn å studere planene for den nye stasjonen på Ås. Byggearbeidene er fortsatt ikke kommet i gang til tross for at bygget skulle vært ferdig for lang tid siden.*

Tomten skal bebygges ganske snart, og det betyr at vi må flytte brakkeene. Det påfører oss helt unødvendige ekstrakostnader og

vi vil få minst 14 dagers avbrekk i førerkortarbeidet da vi ikke får noe sted til å avholde teoriprøvene, sier en fortvilet Holm-Olsen.

## NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

### 130 — Byggelederinstruks Retningslinjer 0023 sider

Dette er en samling instruks for den person som på vegne av Statens vegvesen som byggherre daglig leder den kontraktsmessige, økonomiske og tekniske kontroll av entreprenørens arbeid samt er bindeleddet mellom byggherre og entreprenør.

### 132 — BRUDATAGREGISTER Veiledning 0054 sider

Boken gir en orientering om, og en beskrivelse av det nye brudatagregisteret. Det er en del av bruregisteret som skal bygges ut med flere registre.

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

# AVANSERT REGISTRERINGSBIL I VESTFOLD

Av Jan Haugerød

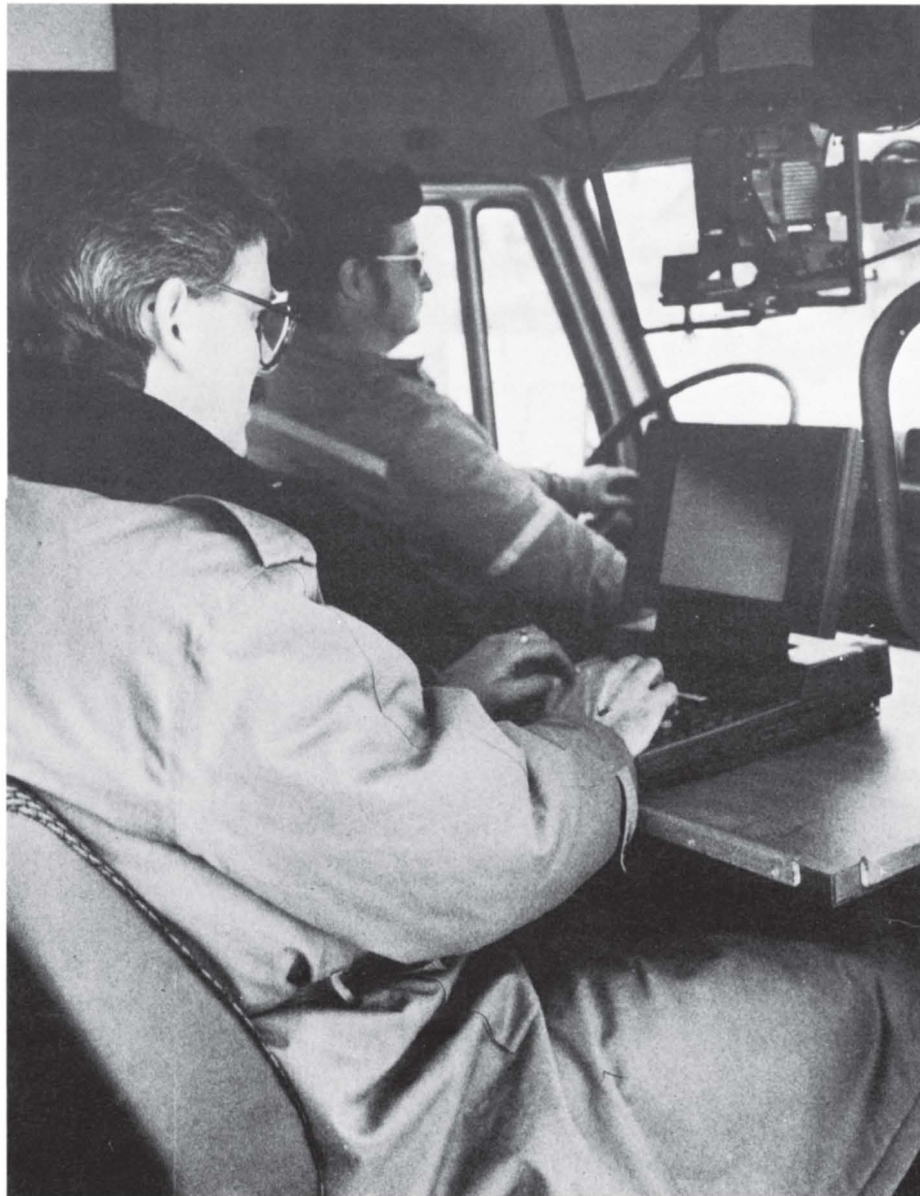
Planavdelingens utredningsseksjon har tatt i bruk en avansert bil til registrering av vegdata. Det er til sammen 40 forskjellige vegdataregister i forbindelse med vegdatabanken som skal inn på EDB. Registreringsbilen er til nå den eneste i sitt slag i landet.

Bilen er en Mercedes Benz 309 D kassevogn med høyt tak. Vi har innredet bilen etter eget ønske, sier Rune Lundquist på utredningsseksjonen. Vi har bl.a. 220 volt strøm, automatisk klimaanlegg og arbeidsbenker som fast montert inventar.

Av teknisk utstyr i forbindelse med vegdataregistreringen har vi installert kamera og videoutstyr, TV apparat, Toshiba 2100 datamaskin m/harddisk og skriver og en mobiltelefon som er tilkoblet modem. Bilen har kostet over 500 000 kroner slik den nå står.

Fra ifjor høst har vi vært prøvefylke på utprøving av programmet til skiltregisteret, sier Rune Lundquist. Det arbeidet vi til nå har utført, har skjedd i et nært samarbeid med Vegdirektoratet og et firma i Bergen som heter Datainstrument. Dette firmaet har levert programvaren og datamaskinen «Caroline» som er plassert i bilen.

Vi skal ikke stikke under stolen at det har vært visse vanskeligheter underveis, men det er bare naturlig når vi prøver ut et foreløpig EDB program. Det har vært en spennende og interessant jobb å teste ut programmet, og vi har nå



*Rune Lundquist mater inn de forskjellige dataene til skiltregisteret mens Asbjørn Hagen kjører den aktuelle vegruten.*

gitt flere begrunnede kommentarer til de ting vi mener må rettes opp. Det er nå opp til firmaet i Bergen å utarbeide et endelig program. Jeg regner med at det vil være ferdig i løpet av våren, og da vil alle vegkontorene som satser på å bygge opp en registreringsbil slik vi har gjort det, kunne være i gang med å legge skiltregisteret inn på

data allerede i løpet av året, sier Rune Lundquist.

Det kan også tilføyes at den nye registreringsbilen også vil være ideell å bruke i forbindelse med visse befaringer. Bilen har 8 sitteplasser inkludert fører, og det er gode muligheter for å kunne sitte og arbeide ved de arbeidsbenkene som bilen er utstyrt med.

Arbeidstidsforkortelsen i driften:

# RESULTAT OG SYNSPUNKTER PÅ ORDNINGEN

Driftssjef Setsaa redegjorde i forrige nummer av Vestfolder'n om arbeidstidsforkortelsen fra 1. januar d.å., og litt om bakgrunnen for avtalen som hovedpartene i arbeidslivet inngikk våren 1986.

Vi har nå spurt Setsaa om hva som er blitt resultatet av drøftingene her i fylket.



Vegdirektoratet og de berørte fagforbund har blitt enige om på hvilken måte arbeidstidsforkortelsen skal gjennomføres i vegarbeidsdriften og i vegoppsynet.

12. desember i fjor drøftet ledelsen disse spørsmålene nærmere med Norsk Arbeidsmandsforening, Norsk vegteknisk forening og Norsk vegoppsynsmannsforening.

Det ble enighet mellom partene om å følge det opplegg som de sentrale parter hadde kommet fram til. Den ordinære arbeidstiden i vegarbeidsdriften begynner kl. 07.00 og varer fram til kl. 15.00. Det er lagt inn en spisepause fra kl. 11.00 til kl. 11.30.

I de tilfeller det er behov for å fravike den generelle ordningen, skal det opprettes skriftlige arbeidsavtaler som skal forelegges de respektive avdelingslederne. Slike avtaler skal beskrive sted (arbeidsområde) hvor ordningen gjelder og hvor lenge avtalen skal stå ved lag.

Arbeidstidsreduksjonen skal søkes gjennomført uten økt bemanning samtidig som produksjonen skal holdes oppe.

Hovedpartene er derfor enige om at det på den enkelte arbeidsplass blir foretatt en gjennomgang av arbeidsrutinen, spisepausen m.v. slik at man får en mest mulig effektiv og rasjonell utnyttelse av arbeidstiden.

Hovedpartene understreker også det som er uttalt i avtalen mellom NAF og LO om betydningen av samarbeid mellom ledelsen og de tillitsvalgte når det gjelder tiltak for å øke effektiviteten, opprettholdelse av produktiviteten samt bedring av konkurranseevnen.

Hos oss er det naturlig at byggemøter og lagsmøter tar opp til drøfting hvorledes produksjonsmidlene bedre kan utnyttes innen den tilmålte arbeidstid.

**Den løsningen som er valgt for reduksjon av arbeidstiden er bare en av mange mulige. Vestfolder'n vil gjerne høre om noen har synspunkter på den løsningen som er valgt, og vi har bedt noen ansatte om å komme med sine personlige synspunkter på arbeidstidsreduksjonen.**



Til tross for at det er installert en del spesialutstyr i bilen er plassen god. Bilen egner seg også godt i forbindelse med forskjellige befaringer da det til sammen er 8 sitteplasser.

Forts. neste side —

**Arbeidstidsforkortelsen ...**
*Forts. fra forrige side —*

**Bjørn Sørli,  
hovedtillitsmann**

Min personlige mening er at det forslaget som oppsynsmannsforseningen la fram ville gitt den beste løsningen. I forslaget var det også lagt inn en bedre fleksibilitet idet det på vinterhalvåret var forutsatt oppstarting kl. 07.30 om morgenen. Det var også innarbeidet å slutte av arbeidene kl. 13.00 fredager på sommerhalvåret.

Dette forslaget ville gitt oss en bedre fleksibilitet samtidig som vi ville hatt lettere for å opprettholde kravet om full produktivitet. Erfaringsmessig er det i mørketiden store problemer å komme i gang tidnok om morgenen, og på sommeren er det vanskelig i det hele tatt å få utført en skikkelig jobb på fredagsettermiddagene på grunn av stor trafikk.

Det som nå har skjedd er at vi har fått hele arbeidstidsreduksjonen på den beste og mest effektive arbeidstiden når vi ser bort fra fredagene.

Jeg synes også det er grunn til å si at det har vært en for sterk styring fra sentralt hold i Vegdirektoratet og organisasjonene sentralt m.h.t. hvordan arbeidstidsreduksjonen skal gjennomføres.

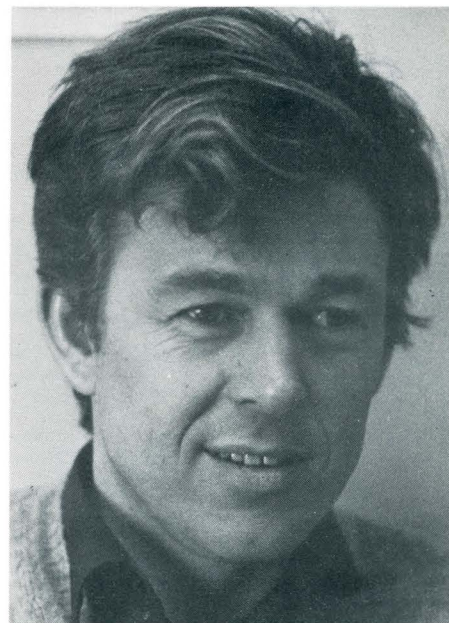

**Allan Kristiansen,  
vedlikeholdsavdelingen**

For meg er den ordningen som er valgt grei. Jeg vil for min egen del heller slutte kl. 15.00 om ettermiddagen enn å begynne kl. 07.30 om morgenen.

Jeg synes at det allikevel har vært for lite diskusjon omkring alternative løsninger. Vestfold er et svært attraktivt feriefylke, og det vi får gjort etter kl. 13.00 på fredager er lite p.g.a. stor trafikk. Kanskje vi burde hentet inn arbeidstidsforkortelsen på fredagsettermiddagen. Vi kunne kanskje tatt arbeidstidsforkortelsen som en ekstra ferieuke, eller til å få fri på inneklemt dager f.eks. i påsken eller i mai måned.

**Karsten Gjersøe,  
verneleder**

Arbeidstidsreduksjonen skal skje ut fra den forutsetning at vi skal opprettholde produksjonen. Jeg kan ikke se at den måte vi har løst spørsmålet på vil gi oss muligheter til å innfri den forutsetning. Reduksjonen burde vært foretatt på de tidspunktene vi vet at driften er minst produktiv. Det er om morgenen på vinterstid på grunn av mørke og fredagsettermiddagen om sommeren når trafik-



ken er så stor at det er vanskelig å få gjort noe.

Jeg mener også at driften hele året burde slutte kl. 15.30. Det ville vært en fordel for oss på kontoret når vi er ute i driften, fordi den ordinære arbeidstiden på kontoret er slutt på det tidspunktet. Mitt forslag til arbeidstidsreduksjon er således at driften på vinteren starter kl. 07.30. I sommerhalvåret starter driften kl. 07.00 og tar hele arbeidstidsreduksjonen på fredagsettermiddagene.

## VEGVESENET SKAL FÅ NYTT NAVN

**Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet om å endre etatens navn.**

**Valget står mellom Statens vegverk og Vegverket. Navnet blir bestemt i nær framtid.**

**Vi kommer nærmere tilbake til navneendringen i neste nummer.**



# PRAKTISK ANROPSKATALOG

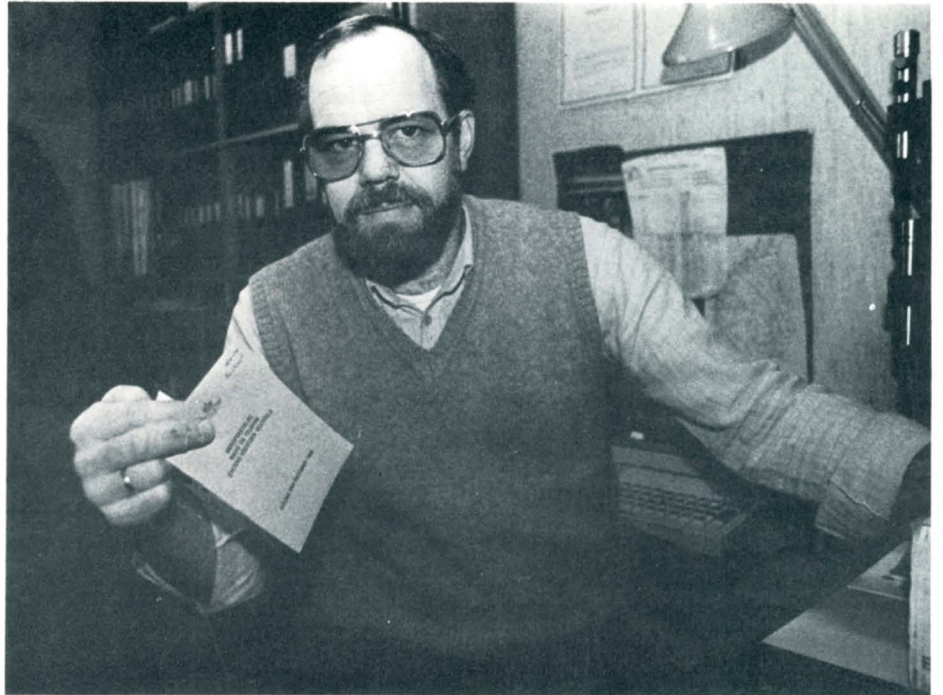
Av Jan Haugerød

2. utgave av anropskatalog for vårt interne radiosamband foreligger nå. Det er Per Härter på maskinavdelingen som er ansvarlig for utgivelsen av katalogen.

Katalogen inneholder en oversikt over samtlige nummer til radioene som er plassert i våre biler og maskiner, til sammen ca. 140 apparater.

Fra disse radioene er det også mulig å kalle opp telefonabonnenter ved hjelp av såkalt automatisk telefonoverdrag. Ca. 250 telefonnummer til politi, ambulanse, ansatte m.v. er kodet inn på dette systemet. Katalogen har også en oversikt over disse nummerne. Også nummerne til samtlige mobiltelefoner som vi har i etaten, står oppført i katalogen.

Det er viktig at en slik katalog er mest mulig ajour, sier Per Härter til Vestfolder'n. Han ber om å bli underrettet så snart det skjer endringer i abonnement eller tele-



Nå foreligger 2. utgave av anropskatalogen for vårt interne radiosamband. Per Härter på maskinavdelingen er ansvarlig for utgivelsen.

fonnummer hos de som står oppført i katalogen.

Anropskatalogen blir trykket opp på nytt hvert år. Gjeldende utgave

er fra oktober i fjor, og omslaget har blå farge. Hvis du ikke har fått den nye katalogen, kan du henvende deg til Per Härter på vegsentralen.

*Kjør mye saktere*

## SÅ BLIR DU IKKE LURT AV SVINGEN

Det er lett å bli lurt av en sving. Vi blir lurt som trafikanter hver eneste dag — med tragiske utforkjøringer som følge, sier Trygg Trafikk.

Det er unødvendig å la seg lure av en sving. Vi vet godt hva som er årsaken: Farten har vært for stor inn i svingen. Det vil si: Farten har vært for stor i forhold til kurvens utforming og veigrepet.

Alle statistiske data viser at tenåringene er den mest utsatte trafikantgruppe. Dette vitner om en undervurdering av risikoen i trafik-

ken. Mange unge kan være dyktige sjåførere, men i dette tilfellet mangler de erfaring i å tolke kurver riktig. De er samtidig oppsatt på å teste kjøretøy og egen dyktighet. Ofte kan dette være kombinert med gruppepress.

I kurver vil kjøretøyene streve etter å gå rett fram, følge den rette linje. Skal vi klare en sving, må vi ha en kraft på tvers av kjøreretningen. Det er bare friksjonskraften som kan hjelpe oss, og hjulene må trille. Låste hjul gir ingen kraft på

tvers av bevegelsen. Mister vi kontrollen, vil kjøretøyets tyngdepunkt skli rett fram i bevegelsens retning.

Altfor ofte blir trafikksikkerhet et spørsmål om å kunne trafikkreglene. Selvsagt er innsikt i regelverket nødvendig, men like viktig er en større respekt for naturens egne lover. All kjøring er underlagt fysiske lover som om ingen kan komme unna, og som ubønnhørlig gjør at vi mister kontrollen over kjøretøyet straks de brytes.

## 22 METER VOGNTOG-LENGDE FRA 1989?



I løpet av vegplanperioden 1986-89 skal Samferdselsdepartementet utrede om det skal gis generell tillatelse for transport med 22 meter lange vogntog. I forbindelse med dette er vegkontorene bedt om å komme med en vurdering om hvilke begrensninger med hensyn til framkommelighet disse kjøretøyene vil få på vegnettet.

På veger i Vestfold som nå er tillatt for 18 meter vogntoglengthe vil ikke en økning til 22 meter være noe problem. I forbindelse med innføringen av 22 meter vogntoglengthe for tømmertransporter ble det foretatt prøvekjøring i Horten. Det viste seg at dette lange vogntoget sporet like godt som en semitrailer og man fikk ikke samme utbygging i svingene. Forøvrig vil en reduksjon i tillatt høyde til 4 meter i forbindelse med disse vogntogene bli vurdert.

*De store skal bli enda større. Samferdselsdepartementet utreder nå hvilke muligheter det er for å øke største tillatte vogntoglengthe til 22 m.*

Avgjørelse blir fattet i løpet av 1987.

## NYTT ARBEIDSTØY I DRIFTEN

Vegdirektoratets innkjøpskontor arbeider nå med spørsmålet om fornyelse av vegvesenets arbeidstøy. På en demonstrasjon i Vegdirektoratet 16. januar i år ble det vist fram 12 forskjellige dresser. Dressene ble testet ut i kjelleren under forskjellige lysforhold for å se effekten av kombinasjonen refleks og farger.

Det som foreløpig kan sies, er at vegvesenets nye arbeidstøy vil få mer refleks, og det vil sannsynligvis også bli innslag av blått.

Innkjøpsavtalen for det arbeidstøyet vi i dag har går ut 1. april, og det må bestemmes ganske snart hvilke typer nytt arbeidstøy som skal velges. Vegdirektoratets innkjøpskontor regner med at det nye arbeidstøyet vil være å få allerede i mai måned. Vi må allikevel

regne med en overgangsperiode med gammelt og nytt tøy for å få

brukt opp restlageret av det gamle arbeidstøyet.



*Fredag 16. januar i år var det mannekengoppvisning i Vegdirektoratet med visning av 12 forskjellige arbeidsantrekk. Det nye arbeidstøyet vil være klart allerede i løpet av våren.*

# NYE LÆRLINGER I VEGARBEIDS-DRIFTEN

Av Jan Haugerød

I løpet av sommeren er det tatt inn 10 nye lærlinger i vegarbeidsdriften. 9 av dem har sin opplæring innen bygge- og anleggsfaget, og de er utplassert på forskjellige steder innen anleggs- og vedlikeholdsavdelingen. Denne gangen er det også tatt inn en lærling på Ås vegsentral, og han har sin opplæring innen maskinfaget.

Målet med lærlingeordningen er å gi disse unge guttene en fagopplæring. Læretiden i vegvesenet strekker seg fra 16 til 26 måneder avhengig av hvilken utdanning guttene har på forhånd. Totalt er læretiden på 36 måneder.

Like før jul ble det holdt et orienteringsmøte for å diskutere lærlingeordningen nærmere og for å gjøre de nye lærlingene bedre kjent med etaten.

Som lærlinge-bedrift er vi en ung



Læretiden er over for 3 av lærlingene. Fra venstre Erik Roberg fra yrkesopplæringsnemnda, Per Olav Theodorsen, Lars Larsen, Hank Samnøy og driftssjef Setsaa.



De nye lærlingene var også samlet på Ås. Bak fra venstre Gunnar Moen, Gisle Revå, Vidar Hårstad, Anders Ragnhildrød og Kenneth Gjermestad. Foran fra venstre Svein Koppen, Sten Are Pettersen, Tom Erik Hansen og Ivar Isaksen. Tore Berntsen var ikke tilstede da bildet ble tatt.

etat, sa driftssjef Setsaa på møtet. Selv føler vi oss tilfreds med de første 18 månedene vi har hatt lærlinger i vegvesenet, sa han, men vi vil nå forsøke å samle de inntrykkene som lærlingene har. Dette kan hjelpe oss til å tilpasse opplegget og gjøre lærlingeordningen enda bedre innen etaten vår. Vi har også hatt 8 år med inntaksstopp i driften, og gjennomsnittsalderen ligger nå på 47 år. Lærlingene vil bidra med nytt blod og nye kunnskaper. Denne blandingen av lang erfaring og nye teoretiske kunnskaper bør kunne utfylle hverandre til nytte både for lærlingene og våre faste mannskaper.

Både de nye og de gamle lærlingene fikk anledning til å gi uttrykk for sine erfaringer med

Forts. side 21 —

# OG SÅ VAR DET JUL IGJEN

Av Jan Haugerød

Julefeiring er forbundet med rike tradisjoner, og så er også tilfelle i vegvesenet. Den tradisjonelle julekaffen rundt omkring på våre forskjellige arbeidssteder foregikk også denne gangen uten store forandringer i opplegget. Velferdsmidlene bidro igjen med 40 kroner pr. person. Mange av våre arbeidsledere hadde vært svært flinke til å få mye ut av disse pengene idet det var både ribbe, kjøttkaker, dessert og kaffe flere steder. Men så er også disse karene vant til å få mye ut av trange budsjetter.

Vedlikeholdssjefen var denne gangen på besøk i vedlikeholdsområdet 3, som denne gang hadde lagt sitt arrangement til det nye motorhotellet på Fokserød. Skjevik oppsummerte virksomheten i 1986, og han var glad for at vi igjen har fått anledning til å ta inn nye mannska-per til erstatning for de mange som

har gått av med pensjon de siste årene.

Anne Hov fra vegkontoret var også invitert til julekaffen i område 3 for å orientere om opplæringsvirksomheten i vegvesenet. Også diskriktsleder Audun Nordbotten var i ilden på motorhotellet. Han hadde krydret sitt innlegg med



På vegkontoret kom julestemningen tidlig. Allerede en uke før jul var to av vegdamene iført nisseluer.

mange fargerike og humoristiske plansjer. — Og så var det tid for ribbe og andre godsaker.

Vegkontoret hadde sin tradisjonelle julekaffe i kantina lillejulaften. Som vanlig ble arrangementet preget av den korte tiden vi har til rådighet før kantina åpnes for de andre ansatte i huset. Etter 2 rundstykker, kringle og en bløtkakebit til hver var det vegsjefens tur til å oppsummere 1986. Selv ikke en lillejulaften er det til å komme fra at 1986 har vært et år preget av flere tragiske ulykker i trafikken enn vi har hatt på mange år. Allikevel ser vegsjefen tendenser i riktig retning. Det er viktig å få endret trafikantenes holdninger og kjørevaner i trafikken. Vi har nå fått i gang et godt samarbeid med politiet og er i ferd med å utarbeide en strategi for trafikksikkerhetsarbeidet. Lepperød hadde også med en liten gave til noen av de ansatte. Med bakgrunn i den store møteaktivitet vi har på vegkontoret, hadde han stilt spørsmålet om hvordan våre møter kan bli bedre og mer effektive. I den forbindelse delte



Vedlikeholdsområde 3 var på motorhotellet på Fokserød. Her kunne både Tore Svendsen og de andre velge mellom tradisjonell julemat og koldtbord. Kaffe og mineralvann hørte også med.



På vegkontoret overrakte vegsjefen Møtomaniens ABC til møteglade avdelingsledere.

han ut Møtomaniens ABC til samtlige avdelingsledere.

Lillejulaften var de ansatte på maskinavdelingen samlet på Flykafeen til en uformell juleavslutning. Hit var Leif Kjølén fra anleggsavdelingen invitert for å gi en orientering om E-18 anlegget i Sem. Dette vegprosjektet foregår like utenfor porten på vegsentralen, så det er naturlig at de som arbeider på vegsentralen har god kjennskap til den virksomheten som foregår på anlegget.

Forts. side 16 —

# KURSVIRKSOMHETEN I 1986

Av Anne Hov

Vi har i 1986 hatt en sterk økning i antall kursdøgn i forhold til tidligere år. Dette skyldes i hovedsak EDB — opplæringen.

I 1986 har vi hatt 60 lokale/regionale kurs og konferanser. Vi har også hatt med deltakere på 45 sentrale og 64 eksterne kurs og konferanser. Dette gir i alt 169 opplæringstiltak. Det blir 2091 kursdøgn som er 8 årsverk. D.v.s. at 2,5% av den totale arbeidstiden har gått med til opplæring.

Til denne opplæringsvirksomheten har vi brukt ca. kr. 600 000. Da er også kurs for driftspersonalet regnet med.

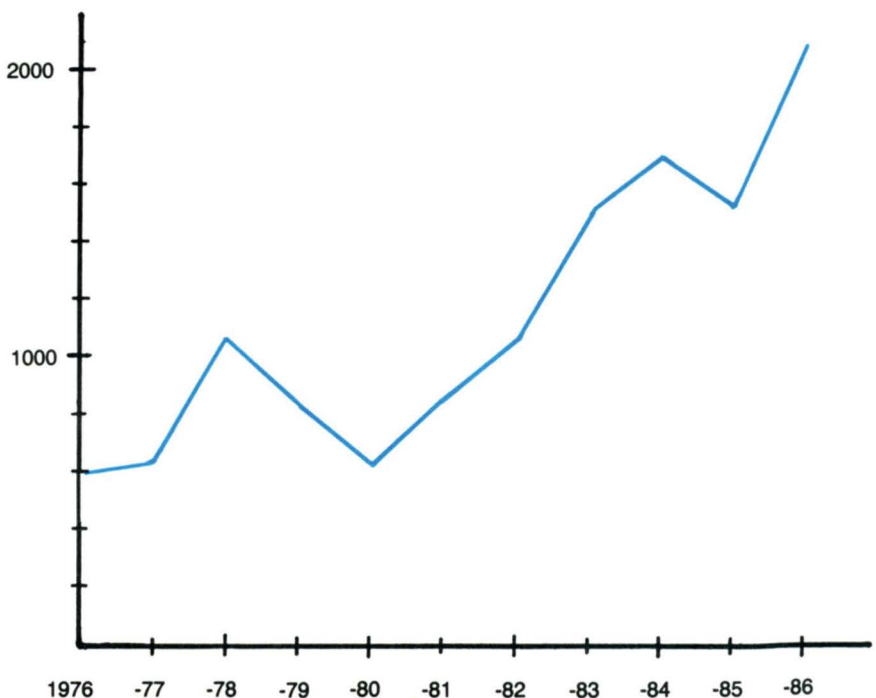
Til sammenligning kan vi nevne at for 10 år siden, i 1976, hadde vi totalt 48 opplæringstiltak, som ga 590 kursdøgn. Det tilsvarte 2,3 årsverk eller 0,7% av arbeidstiden.

Som vi ser har det foregått en markant økning i antall kursdøgn på disse årene. Vi kan ikke regne med at denne utviklingen vil fortsette i samme takt videre framover. Både i kapasitet og i midler ligger det berensninger for vår aktivitet på dette felt.

Vegdirektoratet har anbefalt et arbeidstiden, og vi ligger dermed oppføringsnivå på 1,8-2,5% av bra an med våre 2,5%.

## OVERSIKT OVER KURSUTVIKLINGEN 1976-86

KURSDØGN



## STATENS VEGVESEN VESTFOLD

# OPPLÆRINGSPLAN 1987

**Saksbehandler:**  
**Konsulent Anne Hov**

## KURSTYPER:

- L/R - Lokale/regionale opplæringstiltak arrangert av vegkontoret, eller i samarbeid med andre vegkontor.  
S - Sentrale kurs/konferanser arrangert av Vegdirektoratet  
E - Ekstern opplæring hvor andre enn vegvesenet står som arrangør  
H - Hospitering

| OPPLÆRINGSTILTAK                             | FORM     | ANT DGR | GJENNOMFØRES: TID PÅ ÅRET | STED        | MÅLGRUPPER        | ANT DEL TAK | ANSVARLIG |
|--|----------|---------|---------------------------|-------------|-------------------|-------------|-----------|
| <b>EDB kurs:</b>                             |          |         |                           |             |                   |             |           |
| — FICS kurs                                  | L        | 2       | høst                      | vegkontoret | alle              | 50          | RL        |
| — Brukeroppl. micromaskin, videreg.          | E        |         |                           |             | oppsyn/tekn.      | 2           | EA        |
| — EDB grunnkurs                              | L        | 3       |                           | Tønsberg    | alle              |             | AH        |
| — Grunnopplæring på PC                       | L        | 3       | feb.                      | Tønsberg    | alle              | 12          | EA        |
| — Temadag: EDB i driftsplanl.                | L        |         | sept.                     | Tønsberg    | alle              | 15          | EA        |
| — EDB i vegplanlegging                       | L        |         |                           | vegkontoret | tekn.pers.        | 10          | ØF        |
| — Bruk av vegreg. i prakt. pl.l.             | L        |         |                           | vegkontoret | tekn.pers.        | 10          | ØF        |
| — Notis WP                                   | L        | 2       | jan.                      | vegkontoret | tekn./merk. pers. | 6           | JH        |
| — Notis Calc                                 | (ND) L/E | 2       |                           |             | merk.pers.        | 1           | Ka        |
| — Notis PØ                                   | (ND) L/E | 1       |                           |             | merk.pers.        | 1           | Ka        |
| — Notis IR                                   | ND E     | 2       |                           | Oslo        | tekn/merk.p.      | 2           | AB        |
| — Notis IR database                          | NB E     | 1       |                           | Oslo        | tekn/merk.p.      | 1           | AB        |
| — Driftskurs                                 | ND E     | 5       |                           | Oslo        | dr.gr.biltil      | 2           | RMH       |
| — 500-adv.                                   | ND E     | 2       |                           | Oslo        | driftsgruppe      | 2           | AB/NE     |
| — 500-op                                     | ND E     | 1       |                           | Oslo        | driftsgruppe      | 2           | AB/NE     |
| — 500-in                                     | ND E     | 2       |                           | Oslo        | driftsgruppe      | 2           | AB/NE     |
| — SIBAS-basis                                | ND E     | 2       |                           | Oslo        | driftsgruppe      | 2           | AB/HR     |
| — SIBAS-OP                                   | ND E     | 2       |                           | Oslo        | driftsgruppe      | 2           | AB/HR     |
| — COS-OP                                     | ND E     | 3       |                           | Oslo        | driftsgruppe      | 2           | OJS/HR    |
| — DCOM-IN                                    | ND E     | 3       |                           | Oslo        | driftsgruppe      | 2           | OJS/HR    |
| — Autosys, førerkort                         | L        | 1       |                           | Tønsberg    | tekn./merk.p.     | 40          | RMH       |
| — EDB opplæring biltilsynet                  | L        | 2       |                           | Tønsberg    | tekn./merk.p.     |             | RMH       |
| — Produksjonsoppfølging EDB                  | R        | 2       |                           |             | anl.l./opps.      | 4-6         | Høi       |
| — Lager EDB, LA                              | H        | 1       |                           | Østfold     | lagerformann      | 1           | Holtung   |
| <b>FAD kurs — alle avdelinger:</b>           |          |         |                           |             |                   |             |           |
| — 1/2 års fagutd. i EDB. FAD/BI              | E        |         | 1. halvår                 | Oslo        | merk.pers.        | 1           | AH        |
| — Kurs i datakommunikasjon                   | E        | 5       | jan.                      | Oslo        | EDB-pers.         | 2           | AB/EA     |
| — Systemutvikling (SU)                       | E        | 10      | vår/høst                  | Oslo        | driftsgr.         | 1           | AB        |
| — Eff. samarbeidsf. i prosjekter             | E        | 3       | nov.                      | Ås          | tekn.pers.        | 1           | RO        |
| — Prosjektarbeid                             | E        | 5       | vår/høst                  | Oslo        | tekn.pers.        | 1           | JEG/DS    |
| — Prosjektledelse                            | E        | 5       | okt.                      | Drammen     | tekn.pers.        | 4           | ØF        |
| — Innstillings- og tilsettingsarb.           | E        | 5       | vår/høst                  |             | merk.pers.        | 1           | AW        |
| — Personalpolit. retn.lj. — temadager        | E        |         |                           |             | merk.pers.        | 1           | EB        |
| — Formidlingstekn. og gjennomf.metod.        | E        | 5       | mars                      | Vrådal      | merk.pers.        | 3           | EB/SKU/AW |
| — Komm. og samarb. for ledere                | E        | 5       | vår/høst                  |             | tekn./merk.       | 2           | RO/YP     |
| — Mål — og resultatrettet ledelse            | E        | 5       | vår/høst                  |             | merk.pers.        | 1           | YP        |
| — Statens innkjøpsvirksomhet                 | E        | 5       | sept.                     | Bardøla     | tekn.pers.        | 1           | EL        |
| — Forhandlingsordningen i staten             | E        | 3       | vår/høst                  |             | merk.pers.        | 1           | YP        |
| — Forvaltningshøyskolen                      | E        | 3       | mnd.                      |             | tekn.pers.        | 1           | RO        |
| — Ny i lederjobben (kurs i ledelse)          | E        |         |                           |             | avd.leder         | 1           | TK        |
| <b>Andre kurs felles for flere avd.:</b>     |          |         |                           |             |                   |             |           |
| — Prosjektledelse — styring og adm.          | R        | 3       | vår/høst                  |             | tekn./merk.p.     | 12          | AH/       |
| — Saksbehandlerkurs                          | R        | 15      | vinter 87/88              |             | tekn./merk.p.     | 10          | AH/       |
| — Tastaturbehandling                         | L        | 20t     | jan/feb.                  | vegkontoret | alle              | 16          | JH        |
| — Driftskonferanse                           | L        | 2       | feb.                      | Larvik      | alle              | 85          | S/AH      |
| — Formannsopplæring, videreføring            | L        | 2       | vinter/vår                | Vestfold    | formenn           | 25          | Skj/Høi   |
| — Arbeidsledelse, oppsyn                     | L        | 5       | vinter/vår                | Vestfold    | oppsyn            | 25          | AH        |
| — Kurs i verne- og miljøarbeid               | R        | 5       | høst/vinter               | Vestfold    | alle              | 8           | Gj        |
| — Driftsteknikk, (tekn.pl./utsetting)        | L        | 2-3     | høst/vinter               |             | oppsyn            | 18          | Høi/Skj   |
| — Driftsteknikk (kvalitetssikring)           | L        | 2-3     | høst/vinter               |             | oppsyn            | 18          | Høi/Skj   |
| — Mellomlederopplæring                       | R        | 5       |                           |             | tekn./merk.p.     | 7           | RMH/Gj/AH |
| — Mediakurs                                  | R        | 1       |                           |             | tekn./merk.p.     | 11          | ØF/Skj    |
| — Sannsynlige Eksterne kurstilbud, alle avd. | R        | 1       |                           |             |                   |             |           |

| OPPLÆRINGSTILTAK                        | FORM | ANT DGR | GJENNOMFØRES:<br>TID PÅ ÅRET | STED         | MÅLGRUPPER        | ANT DEL TAK | ANSVARLIG |
|---|------|---------|------------------------------|--------------|-------------------|-------------|-----------|
| <b>Maskinavdeling:</b>                  |      |         |                              |              |                   |             |           |
| — Maskinlederkonferanse                 | R    | 2       | høst                         |              | leder, nestled.   | 2           | TK        |
| — Introduksjonskurs nye hjullastere     | E    | 2       | vinter                       | hos lev.dør  | m.fører/verkst.p. | 9           | Holtung   |
| — Lastebiler (Volvo), bremser           | E/L  | 4       |                              | leverandør?  | verkst.pers.      | 2           | Holtung   |
| — Lastebiler, elektro                   | E/L  | 4       |                              | leverandør   | verkst. pers.     | 1           | Holtung   |
| — Lastebiler, motor                     | E/L  | 4       |                              | leverandør   | verkst.pers.      | 1           | Holtung   |
| — Lastebiler, Transmisjon               | E/L  | 4       |                              | leverandør   | verkst.pers.      | 1           | Holtung   |
| — Reparasjonskurs, VW LT                | L    | 1       |                              | Ås           | verkst.pers.      | 5           | Holtung   |
| — Sveisekurs, CO <sup>2</sup> og Argon  | E/L  | 2       |                              |              | verkst.pers.      | 3           | Holtung   |
| — Rep/vedlikehold kompressorer          | E    | 4       |                              | hos lev.dør. | verkst.pers.      | 2           | Holtung   |
| — Lagerforvaltning I, NIMA              | E    | 5       |                              |              | lagerformann      | 1           | Holtung   |
| — Bruk/vedlikehold av motorsag          | L    | 2       |                              | Ås           | brukere           | 20          | Holtung   |
| — Bruk/vedlikehold av småmaskiner       | L    | 1       |                              | Ås           | brukere           | 20          | Holtung   |
| — Bruk av Schørling feiebil, oppfriskn. | L    | 1       |                              | Ås           | sjåfør/mask.f.    | 8           | Holtung   |
| — Teknisk «førstehjelp»                 | L    | 1       |                              | Ås           | maskinførere      | 10          | Holtung   |
| — Finavretting med veghøvel             | L    | 2       |                              | Arb.sted.    | maskinførere      | 3           | Holtung   |
| — Kjøring av vegvals                    | L    | 1       |                              | arb.sted.    | maskinførere      | 2           | Holtung   |
| — Sambandskurs                          | H    | 10      |                              | Vegdirekt.   | oppsyn, radio     | 1           | Härter    |
| <b>VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN</b>           |      |         |                              |              |                   |             |           |
| — Dekketeknologi                        | R/E  |         | 19.-20.03                    |              | oppsyn/ing.       | 2           | HR        |
| — Jus i vedlikeholdet                   | R    | 2-3     |                              |              | tekn.pers.        | 2           | Nord/Ko   |
| — Vedlikehold og trafikk                | R    | 2-3     |                              |              | tekn.pers.        | 5           | Skj       |
| — Tema: vedlikehold — trafikkseksj.     | L    | 2       | mars                         |              | tekn.pers.        | 16          | Ca/AHC    |
| — Temadag om laboratorievirksomheten    | L    | 1       | april                        |              | tekn.p./opps.     | 30          | EA        |
| — Utfør. og vedl.h. av bitumen. vegd.   | E    | 3       | mars                         | Kr.sand      | t.p./driftsp.     | 10          | Skj       |
| — Bruk av sand/salt i vintervedl.h.     | L    | 2       | vår/høst                     | Ås vegstasj. | driftspers.       | 30          | Bakken    |
| — Ekskursjon, ved.hold og miljøanlegg   | E/L  |         | høst                         | Sverige?     | tekn.p./opps.     | 20          | Ca/EA     |
| — Oppl. i bruk og vedl.h. av mask/bil   | L    |         |                              | arb.stedet   | driftspers.       | 25          | Holtung   |
| — Trafikkdirigering                     | L    | 1       | april                        | Vestfold     | driftspers.       | 15          | Ca        |
| — Yrkesbevis for høvelførere            | L    |         |                              |              | maskinførere      | 3-4         | Holtung   |
| — Yrkesbevis for førere av hjull.       | L    |         |                              |              | maskinførere      | 3-5         | Holtung   |
| — Fjellsprengning                       | L    |         |                              |              | driftspers.       | 4-6         | Gj        |
| <b>ANLEGGSAVDELINGEN:</b>               |      |         |                              |              |                   |             |           |
| — Reg. kurs i normalene «vegbygging»    | R    | 2-3     |                              |              | anl.l./opps.      | 4-8         | Høi       |
| — håndbok 018                           | R    | 2-3     |                              |              | anl.l./opps.      | 4-8         | Høi       |
| — Praktisk anv. av regnsk. syst.        | R    | 2-3     |                              |              |                   |             |           |
| <b>GRUNNSEKSJONEN:</b>                  |      |         |                              |              |                   |             |           |
| — Regional konf. for grunnseks.         | R    | 2       | jan.                         | Drøbak       | tekn./merk.p.     | 8           | RO        |
| — Grunnernervkonferansen 1987           | E    | 3       | vår                          |              | tekn.pers.        | 3           | RO        |
| — Kartdagene 1987                       | E    | 3       | vår                          |              | tekn.pers.        | 1           | RO        |
| — Eiendomsforvaltning, NLH              | E    | 3       |                              | Asker        | tekn.pers.        | 1           | JEG       |
| <b>PLANAVDELINGEN</b>                   |      |         |                              |              |                   |             |           |
| — Trafikksikkerhet                      | L    |         |                              | Tønsberg     | tekn.pers.        | 4-5         | AHC       |
| — Trafikkavvikling                      | L    |         |                              | Tønsberg     | tekn.pers.        | 2-3         | AHC       |
| — Regional seksjonskonf., trafikk       | R    | 2       |                              |              | medarb.seksj.     | 9           | AHC       |
| — Hvordan org. og styre planvirks.      | L    | 1       |                              | vegktr.      | medarb.plan       | 10          | ØF        |
| — Konsekvensanalyser/dokumentasj.oppl.  | L    | 1       |                              | vegktr.      | medarb.plan       | 10          | ØF        |
| — Vegen i landskapet                    | L    | 1       |                              | vegktr.      | medarb.plan       | 10          | ØF        |
| — Støy i plansammenheng                 | L    | 1       |                              | vegktr.      | medarb.plan       | 10          | ØF        |
| — Fasadetiltak                          | L    | 1       |                              | vegktr.      | medarb.plan       | 10          | ØF        |
| — Folieseparasjon                       | L    | 1/2     |                              | vegktr.      | medarb.plan       | 15          | ØF        |
| — Organisering og drift av planavd.     | R    | 2-3     |                              |              | ledelse/saksb.    | 12          | ØF        |
| — V.v. interaktive pl.leg.system. VIPS  | R    | 1-3     |                              |              | tekn.pers.        | 10          | ØF        |
| — Estetikk i vegplanlegging             | L    |         |                              | vegktr.      | tekn.pers.        | 10          | ØF        |
| — Planlegging. E kurs, gj.føres L       | L    |         |                              | vegktr.      | tekn.pers.        |             | ØF        |
| <b>BILTILSYNET</b>                      |      |         |                              |              |                   |             |           |
| — Publikumsbehandling                   | L    | 2       |                              |              | tekn./merk.p.     | 20          | RMH       |
| — Buss, forskrifter/kontroll            | L    | 1       |                              |              | tekn.pers.        | 6           | RMH       |
| — Vogntog, teknisk kontroll             | L    | 1       |                              |              | tekn.pers.        | 6           | RMH       |
| — Førerkort kl. C                       | L    |         |                              |              | tekn.pers.        | 1           | SR        |
| — Katastrofeopplæring, farlig last      | L    | 2       |                              |              | tekn.pers.        | 8           | RMH       |
| <b>ADMINISTRASJONS/ØKONOMIAVD.</b>      |      |         |                              |              |                   |             |           |
| — Regionalt kurs for regnskapspers.     | R    | 2       | våren                        |              | pers.regnsk.      | 4-5         | Ma        |
| — Personalkonferanse                    | R    | 2       | vår/sommer                   |              | personalsek.      | 5-6         | AH        |
| — Regional konf. for arkivpersonell     | R    | 2       |                              |              | arkivmedarb.      | 2           | MK        |
| — Måleteknikker/løsemidler              | E    |         |                              |              | verneleder        | 1           | Gj        |
| — Hospitering vedr. arkiv               | L    | 2       | våren                        | Telem.vegk.  | arkivmedarb.      | 1           | RFL       |
| — Hospitering vedr. avtaleverket        | L    |         |                              | vegdirekt.   | personalmed.      | 1           | EB        |
| — FOI kurs                              | E    | 2-3     |                              |              | info.medarb.      | 1           | H         |
| — Ekspropriasjonsrett                   | E    | 2       |                              |              | jur.saksbeh.      | 1           | YP        |

### Og så var det ...

Forts. fra side 13 —

Den nye maskinsjefen, Tore Kaurin, fikk også ordet. Han har bare vært sjef for avdelingen i 6-7 uker, men han forsikret at han fortsatt trives bra på avdelingen.

Kaurin mener at det er viktig for maskinavdelingen å se framover. At høvler og biler har gått med underskudd, bør vi gjøre noe med neste år, sa han. Avdelingen må bevise at vi kan styre oss inn mot et mål som etter hvert bør bli positivt. Avdelingen bør bli en slagkraftig og servicerettet avdeling, og det kan vi bare oppnå ved engasjement og innsatsvilje fra alle ansatte på avdelingen.

Også her var det julemat og kaffe. En stor bløtkake kom som en stor overraskelse for alle, god jul!



Den første jul i et fremmed land. Tore Kaurin debuterte som sjef for maskinavdelingen i juleavslutning-sammenheng.

## JUL OGSÅ HOS BILTILSYNET I TØNSBERG

Av Ragnar Runå

«Julaften kommer som julekvelden på kjerringa». Et forslitt uttrykk som de fleste av oss kjenner, og som mange, spesielt husmoren; får føle på kroppen. Nede på «leirmarkene» på Kilen frister vi tilværelsen, med et lønnlig håp om at spaden snart skal stikkes i jorda på Ås.

Litt julekaker og annet «smågodt» hjelper jo i disse tider.

Det er både hyggelig og litt overraskende å se hvor «snille» vi har vært i året som har gått. Konfekt, kaker og blomster har det vanket, noe vi alle er svært glade for, og det tyder jo også på at noen «setter pris» på det arbeidet vi utfører.

Men så julaften, hvor vi hadde stelt til med litt kaffe og kaker i teorirommet på førerkortavdelingen. I god tradisjon hadde mange

av våre «kunder/forr. forbindelser» møtt frem for å prate og ta en kopp kaffe. Mange ventet nok på Holm-Olsens utdeling av «snill gutt» prisen, som har kommet inn i faste former. Prisen er ment som en liten påskjønnelse til den av bilforhandlerne som i løpet av året har utmerket seg med bl.a. å vise forståelse i våre «stressede perioder», vært flinke med å forberede/fylle ut dokumenter i forbindelse med registrering/eierskifte. Utvelgelsen av kandidatene skjer på bakgrunn av de erfaringer vi gjør gjennom året, så rettferdigheten skal være den beste. For 1986 var det Vestfold Auto som trakk det lengste strået, og Vidar Nilsen fra salgsvd. hos Vestfold Auto var tilstede og fikk overrakt statuetten.

I den samme sammenheng refererte Holm-Olsen noen av

årets «tørre tall» som forteller om økning på alle arbeidsområder og større «produksjon» av tjenester, selv om bemanningen er den samme. På tross av vår «trangboddhet» har vi maktet å løse de oppgavene vi har, men det er klart vi ser frem til den dagen da det begynner å skje ting på Ås.



I år var det Vestfold Auto som gikk av med «snill gutt» prisen. Holm-Olsen overrakte prisen til Vidar Nilsen.





Holm-Olsen takket alle «bidragsytere» og andre for kaker, blomster og andre oppmerksomheter, og kunne fortelle om nok et godt år for bilbransjen, med ca. 12% økning, selv om november viser en liten tilbakegang. Av egne tall kan nevnes 15900 registreringer, nytt og omregistrering, det er en økning på 500. Med somme-

rens lange køer i friskt minne er vi pr. idag ajour, takket være meget god innsats fra de ansatte. EDB er innført på flere rutiner og dette har også ført til mer opplæring, men nytten merkes allerede. Det har vært økt arbeide på trafiksikkerhetssiden, samtidig med den vanlige kontakten med skoleverket og russen i forbindelse med kontroll

*Erik Krane slutter og Holm-Olsen takker for godt samarbeid og ønsker lykke til i den nye jobben i Hammerfest.*

av russebiler. Det er gjennomført 57 utekontroller, mot 35 i 1985. Førerprøven viser stigning på 19% fra 1984-86. Nye medarbeidere er kommet til, og Krane slutter for å reise til Hammerfest, til den «ytterste utpost» mot nord. Krane har vært et friskt pust i vår organisasjon, og har ikke vært redd for å gå på det av nye ting som har dukket opp. Han har vært svært aktiv, og det «skjer» alltid noe der han er. Her kan nevnes kontakten med russen, fagutvalg på yrkesskolene og kontaktgruppe for bilverkstedene, foruten at han også er en meget bra «reiseleder». Han har skaffet seg ry hos noen, og blitt upopulær hos andre.

Holm-Olsen takket Krane for den tiden han hadde vært ved stasjonen, og overrakte ham en samekniv fra kollegaene på «leirmarken» og ønsket lykke til i Hammerfest.

*Norsk vegplan 1990-93:*

## **FULLT GJENNOMSLAG FOR VÅR STRATEGI**

**Av Tore Kaurin**

Første del av vegplanarbeidet for periodene 1990-93 og 1994-97 er nå avsluttet. I et såkalt strateginotat har vi — på lik linje med alle andre vegkontor kartlagt behov og kostnader for utbygging av vegnettet samt trukket opp langsiktige mål for investeringer på riksvegnettet. Dette notatet er nå behandlet i Vegdirektoratet, og vi har fått gjennomslag for våre hovedtan-ker.

### **Investeringsbehov på 3 milliarder fram til år 2000**

Ut fra en vurdering av vegnettets standard m.h.t. akseltrykk, hastighetsstandard, vegbredder, kapasitetsforhold m.m. er det et investeringsbehov på ca. 3 milliarder kroner fram mot år 2000. Da har vi ikke tatt med nødvendige investeringer til bekjempelse av ulykker. Av et totalt riksvegnett på ca. 590 km tilfredsstillende ca. 225 km ikke kravene til sikkerhet. De viktigste investeringsoppgavene finner vi på E 18 og på riksvegnettet i Tønsbergregionen.

### **4 felt nødvendig på hele E 18**

Ut fra forventet trafikkvekst vil trafikkmengden på E 18 bli ca. 65% høyere i år 2000 enn idag.

Da vil det være nødvendig med 4 felt på hele E 18 hvis vi skal sikre en økonomisk- og trafiksikkerhetsmessig forsvarlig trafikkavvikling. Dette vil i så fall koste ca. 2 milliarder kroner.

Sett i forhold til de midler som tross alt kan forventes tilført Vestfold, har vi anbefalt at:

— 4 felt står ferdig fra Buskerud grense til Gulli (Tønsberg) i år 2000.

— 2 felts motorveg gjennom resten av fylket innen år 2000.

Dette vil koste i størrelsesorden 1500 mill. kr.

Utover E 18 har vi spesielt pekt

*Forts. neste side —*

### Norsk vegplan ...

*Forts. fra forrige side —*

på de trafikkproblemene som Tønsbergregionen står overfor og argumentert for en utbygging av ringsvegssystemet rundt Tønsberg by til en kostnad av 300-500 millioner kroner.

### 550 millioner ut over rammen til E 18 i nordre Vestfold

E 18 i nordre Vestfold med 4 felt fra Buskerud grense til Hillestad og 2 felt videre til Snekkestad er kostnadregnet til ca. 750 millioner kroner. Prosjektet skal stå ferdig i 1995. Fordi vi også skal bygge ut E 18 i Stokke innen 1992-93 har vi mulighet til å bidra med ca. 200 millioner kroner av totalkostnadene innenfor egne forventede budsjettammer. Dette betyr at vi må få tilført ca. 550 mill. kroner til prosjektet ut over ordinær ramme for å ferdigstille dette til 1995.

Det er uaktuelt å forskyve ferdigstillingspunktet lenger ut i tid, fordi trafikkavviklingen vil bli svært problematisk lenge før 1995 med de store trafikk mengder som skal avvikles. For E 18 som helhet kan dette illustreres ved at vi i 1985 hadde ca. 6 km som var overbelastet (mer enn 15000 kjt/døgn) mens E 18 i år 2000 vil ha hele 78 km (86%) med overbelastning hvis vi ikke får tilført ekstraordinære midler.

Det er også viktig å undersøke at vi vil trenge langt mer penger enn det vi er forespeilet over budsjettene for å bygge ut E 18 etter 1995 også. Hvis vi ikke får det, vil vi ikke kunne ha en tidsmessig E 18 før henimot år 2015 — 2020. Det er kanskje unødvendig å nevne det, men med unntak av riksveg 310 i Horten/Borre samt trafikksikkerhetstiltak i størrelsesorden 10—15 mill. kr. pr. år, blir det ikke plass til andre anlegg enn E 18 i Semsbyen, E 18 i Stokke og E 18 i nordre Vestfold fram til og med 1995. Så vet man det.

### Videre arbeid

Vegdirektoratet har nå sluttet opp om vårt faglige syn og anbefaling for E 18. Samtidig er Tønsbergområdet prioritert som et av ti satsingsområder i hele landet.

Fram til den endelige vegplanen skal foreligge til kommunal og

fylkeskommunal behandling 1. februar 1988, vil vi arbeide videre med hovedspørsmålene. Det viktigste for oss vil være å vinne politisk forståelse (i Stortinget) for at E 18 vil kreve betydelige midler ut over våre forespeilede budsjettammer.

### Kravjournalen:

## ERSTATNINGSKRAV I 1986

av Yngvar Pedersen

Vi sendte i 1986 ut 21 krav om erstatning mot 32 i 1985. Kravene i 1986 var på tilsammen kr. 173 306,-, mot kr. 177 000,- i 1985.

9 av kravene gjaldt rekkverkskader, mens det var 19 slike i 1985. Kravene lå her på mellom kr. 1 099,- og kr. 14 402,-. Forøvrig gjaldt kravene skiltskader (3), skader på trafikklys (3) og opprydding etter trafikkuhell og oljesøl (2). Et av kravene gjaldt skade på banedekket på Jarlsberg flyplass pga. øvelseskjøring med tunge kjøretøyer i teleløsningsperioden, og her ble det enighet om kr. 80 000, i erstatning. Ingen av våre krav ble bestridt.

Samtidig kom det i 1986 inn 34 erstatningskrav mot vegvesenet mot 32 krav i 1985. 7 av kravene i 1986 var uspesifiserte, mens de øvrige 27 var på kr. 295 000,-. I 1985 fikk vi til sammenlikning inn 29 krav på kr. 122 000,- samt tre uspesifiserte krav.

Det høyeste kravet var på ca. kr. 100 000,- og gjaldt påkjørsel bakfra. Kravet er foreløpig under behandling. Det laveste kravet var på kr. 400,- og gjaldt skade på briller.

Vi påtok oss i 1986 ansvaret for krav på tilsammen kr. 169 433,-, mens krav på tilsammen kr. 33 254,- er avvist. I tillegg er 6 uspesifiserte krav avvist. I en kollisjonssak hvor det sto påstand mot påstand gikk Vegdirektoratet med på halv erstatning, og i et tilfelle hvor et leskur under demontering falt sammen og skadet en korttidsansatt ungdom erkjente Vegdirektoratet ansvar i saken. To av kravene ble ordnet via praktiske tiltak.

9 av kravene gjaldt skader pga. våre kjøretøyer, mot 6 i 1985 og 12 i 1984. Ett av disse kravene ble avvist, 1 ble betalt med halvparten og ett er under behandling. De

*Forts. side 20 —*



Auliundergangen:

## MERKOSTNADENE SKYLDES FØRST OG FREMST DÅRLIGE GRUNNFORHOLD

I Vestfolder'n nr. 4 i fjor hadde vi med en statusrapport fra virksomhetene etter første halvår. Her gikk det fram at Auliundergangen på rv. 312 var blitt betydelig dyrere enn forutsatt.

Plan og anleggsavdelingen har nå gått gjennom prosjektet for å finne årsaken til overskridelsene, og vi har bedt avd. ing. Einar Lunde på anleggsavdelingen om å fortelle oss hva gruppen har kommet fram til.

For å ta en kort oppsummering, kan det være riktig å se på hva anlegget omfattet. Det inngår omlegging av rv. 312 i en lengde av 400 m, bygging av 400 m gang- og sykkelveg, 300 m jernbanefylling, 55 m støttemur, en provisorisk bru med lengde 70 m og en permanent bru på 30 m. Anlegget ble startet i september 1984, og var ferdig i juni i fjor.

Grunnforholdene viste seg ganske snart å være dårligere enn konsulenten hadde forutsatt. Etter at vegvesenet hadde foretatt grunnundersøkelser, medførte dette at peling måtte utføres i større omfang enn opprinnelig tenkt med peling både for permanent og provisorisk bru. Skjæringsmasser som var planlagt benyttet i provisorisk jernbanefylling, var så dårlige at de i stedet måtte kjøres på tipp. Den største delen av disse massene har landbruket fått nytte av ved at bekkedaler har blitt fylt opp slik at dyrkingsarealet har kunnet økes. Men dette har også gjort at anlegget i tillegg til utgifter med å kjøre tiltenkte fyllmasser på tipp har fått ekstra kostnader ved kjøp av brukbare masser til den provisoriske fyllinga.

Totalt kostet anlegget 10,2 mill. kr. mot planlagt 6,9 mill. kr. i

konsulentens kostnadsoverslag fra juni 1984. Det kan også tilføyes at i dette kostnadsoverslaget bl.a. ikke var tatt med kostnader til eiendomserstatninger. Her har det gått med kr. 942 000, og i dette beløpet inngår kjøp av 2 hus.

Anlegget inngår som en del av framtidig ny innfart til Tønsberg og skal tilkobles ny rv. 312, fra den nye E 18.

## GLEDELIG ØKNING I BRUK AV BILBELTER OG BARNESETER

Blant baksetepassasjerer over 15 år i biler med påbudt belte økte bruken fra 20 % i februar 1985 til 46 % i september 1986, opplyser kontorsjef Arild Nesdal i Vegdirektoratet.

I mange biler registrert før 1. mars 1984 er det ettermontert bilbelter i baksetene. Bruken av disse økte fra 15 % til 37 %.

Den gledeligste økningen gjelder sikkerhetsutstyr for barn. Blant alle baksetepassasjerer under 15 år var 33 % sikret i belte eller barnesete i februar 1985. I september 1986 var bruken økt til 53 %.

Fra 1. januar 1984 ble bilbelter påbudt montert i bakseter i nye personbiler, og fra 1. mars 1985 ble det også påbudt å bruke disse for passasjerer over 15 år.

For å måle effekten har biltilsynet hvert år foretatt tellinger på i alt 21 steder.

I september 1986 ble 2940 biler med tilsammen 4090 baksetepassasjerer stoppet av biltilsynet.

Bruk av bilbelter og barnesikringsutstyr er en av de enkleste og mest effektive måter å få ned tallet på drepte og skadde i trafikken på. Biltilsynet vil derfor også i fremtiden foreta regelmessige tellinger.



Auliundergangen har blitt 3,3 mill. kr. dyrere enn forutsatt i konsulentens kostnadsoverslag. Plan- og anleggsavdelingen har nå gått gjennom prosjektet for å finne årsaken til overskridelsen.

# NÅ KOMMER PENSJONISTFORENINGEN

Av Jan Haugerød

Nå blir det pensjonistforening i vegvesenet i Vestfold. Første møte i foreningen blir på Ås vegsentral 22. april, og da blir alle pensjonistene invitert til å komme.

Det er vegarbeidsforeningen som har tatt initiativet til pensjonistforeningen i samarbeid med personalavdelingen. En arbeidsgruppe bestående av 7 av våre pensjonister har allerede hatt flere møter, og de har vært i kontakt med resten av pensjonistene som har gitt positive signaler m.h.t. en pensjonistforening.

Det har mange ganger vært diskutert hvorfor vi ikke har noen pensjonistforening hos oss. Vi har omkring 140 pensjonister, og med en lang arbeidstid i vegvesenet bak seg og et godt kameratskap karene imellom, er det sørgelig at karene mister kontakten med etaten og kameratene når de blir pensjonert. De bryter helt med noe som har vært en vesentlig del av livet gjennom en menneskealder. Den eneste kontakten de har igjen er

gjennom Vestfolder'n og Veggen og Vi. En del har også vært med på den årlige pensjonistturen, og det er som regel her når gamlekara kommer sammen at praten kommer inn på en pensjonistforening.

Nå har endelig saken kommet over pratestadiet. De pensjonistene som sitter i arbeidsgruppen er Kristoffer Dannevig, Kristian Eng-elstad, Erland Tollefsen, Kristian Gavelstad, Leif Haugen, Erling Mathisen og Henry Skoglund. De



Komiteen som har jobbet med spørsmålet om pensjonistforening er disse. Bak fra venstre Kristoffer Dannevig, Annlaug Wold, Kristian Gavelstad. Foran fra venstre Erland Tollefsen, Erling Mathisen og Kristian Engelstad. Henry Skoglund og Leif Haugen var ikke til stedet da bildet ble tatt.

har sendt brev til resten av våre pensjonister med spørsmål om de er interessert i å få en pensjonistforening for vegvesenets pensjonister. 61 av pensjonistene svarte på brevet, og 48 av disse ønsker at det blir stiftet en pensjonistforening. Det syns arbeidsgruppen er så positivt av de har arbeidet videre med saken.

Med til sammen ca. 140 pensjonister bør det være gode muligheter til å få i gang en pensjonistforening. Vårt nabofylke på andre siden av fjorden, Østfold, har hatt sin pensjonistforening en tid allerede, og her er tiltaket blitt tatt vel imot.

Når vi nå også starter opp hos oss, er ikke målet først og fremst å få en stor og flott forening med mange fine møter. Det vi håper på, er å kunne samle pensjonistene til en hyggestund hvor de kan slå av en prat og minnes gamle dager.

Arbeidsgruppen vil benytte spalteplassen i Vestfolder'n til å oppfordre pensjonistene å møte opp på det første møtet i foreningen på Ås 22. april.

## Erstatningskrav ...

Forts. fra side 18 —

øvrige 6 påtok vi oss ansvaret for helt ut. I tillegg var det 3 skader pga. kantklippere.

Det er å bemerke at 4 av skadene gjaldt *rygging*, dvs. 50% av de kjøretøyskadene vi påtok oss ansvaret for.

Dessverre er det bare å peke på at en i ryggesituasjoner *må* være spesielt oppmerksom. Dessverre er det endel bilister som har for (u)-vane å stanse tett bak lastebiler og arbeidsmaskiner. Da har det dessverre lett for å skje uhell, men i ryggesaker skal det svært mye til for å slippe ansvar for den som rygger — selv om det kunne ha vært naturlig at den som blir pårygget i noen grad måtte dekke en del av skaden selv.

Vi hadde 5 krav pga. brøyting og

# NÅ OGSÅ ARKIVET PÅ EDB

*Tekst Mary Kristensen, Foto Jan Haugerød*

Den 2. januar 1987 ble en merkedag for arkivet ved vegkontoret. Da forlot vi gamle rutiner, som har eksistert i mange år, ja, enkelte rutiner er vel helt fra århundreskiftet. Vi gikk inn i en ny tidsalder i arkivet — EDB-alderen.

Det var med noe blandede følelser vi gjorde dette, for vi var ikke så helt overbeviste om at det ville fungere så godt som det gamle systemet vårt.

Forberedelsene våre var gode, vi har hatt en prosjektgruppe i gang, vi har deltatt i en rekke kurser — både i Norsk Data og i Vegdirektoratet — og i tillegg har vi vært med på nesten hele prosjektarbeidet i Telemark i 1985, som var prøvefylke for EDB-basert arkiv.

Etter nesten 4 ukers drift kan vi si at vi er fornøyde med systemet, det har fungert godt, men — det er dog et men — vi synes at det nye

4 gjaldt gjerder. En del brøyteskader ble dessuten ordnet med praktiske tiltak uten å være registrert i kravjournalen.

Vi hadde også 2 sprengnings-skader, hvorav det ene på kr. 19 800,- ble betalt og et uspesifisert ble avvist.

Forøvrig ble noen krav pga. stein i vegbanen, hull i vegbanen og hakk i asfaltkant med skader til følge, avvist idet det ikke var utvist uaktsomhet fra vegvesenets side.

Også 1986 kom det inn et par krav pga. skade på briller. Vilåret for å få erstatning for skade på personlige effekter som briller og klær, er at skadene er oppstått som følge av en uventet og plutselig hendelse i arbeidssituasjonen. Det er videre et vilkår at arbeidstakeren ikke kan bebreides for at skaden oppsto.



*Arkivpersonalet går en spennende EDB tid i møte. Her er det fra venstre Anne Grethe Rød, Jorunn Bringaker og Mary Kristensen som passer på at Rita Farnes Larsen får inn de rette dataene.*

systemet gir oss ganske mye merarbeid. Kanskje er det litt tidlig å komme med hjertesukk, vi får

vente til vi selv blir mere rutinererte og «innkjørte» i EDB-systemet — tror jeg.

## Nye lærlinger ...

*Forts. fra side 11 —*

lærlingeopplegget i vegvesenet. I denne samtalen gikk det fram at vegvesenets ansvar og opplegg i forhold til lærlingene er stort sett bra. Det kom ikke frem noen spesielt negative forhold.

Erik Roberg fra yrkesopplæringsnemnda i Vestfold kunne fortelle at vegvesenet er den etat i fylket som nå har flest lærlinger innen bygge- og anleggsgaget. Men flere private entreprenører har også kommet i gang med lærlingeordninger. Han ga videre en orientering om lærlingenes rettigheter og plikter.

Erik Roberg overrakte også fagbrevet til de 3 av våre lærlinger som var oppe til fagprøven i høst.

Det var Per Olav Theodorsen, Lars Larsen og Hank Samnøy. André Revå som startet sin læretid samtidig med de 3 andre, har noen måneder igjen før han er ferdig utdannet. Han skal opp til fagprøven i løpet av vinteren.

## DYRERE Å FEILPARKERE

Fra nyttår ble det dyrere å feilparkere. Samferdselsdepartementet har vedtatt å øke parkeringsgebyret fra 200 til 300 kroner.

Fra 1. januar koster det også 300 kroner å kjøre uten bilbelte. Det samme gjelder for mopeder og motorsyklister som kjører uten styrthjelm.

# ALLAN KRISTIANSEN NYTT HOVEDVERNEOMBUD

Av Jan Haugerød



Allan Kristiansen fra vedlikeholdsområde 2 er valgt som nytt hovedverneombud for 2 år. Han overtar etter Øyvind Myhre som har hatt vervet i 5 år.

## Informasjon fra opplæringslederen

### FICS-5 KURS 1987

Det var tenkt at vi skulle arrangere lokale kurs i Fics-5 i vårsemesteret. Dette må av praktiske grunner utsettes til etter sommerferien i år. Kursinstruktør Rune Lundquist, skal delta på etteropplæringskurs på NTH (Norges Tekniske Høgskole) i Trondheim i første halvår 1987.

Vi kommer tilbake med nærmere beskjed om disse kursene til sommeren.

### KURSDELTAKELSE

Vi opplever stadig at kursdeltakere uteblir fra et kurs/konferanse de er tatt ut til, uten å gi beskjed til kursarrangøren.

Dette er en lite gunstig holdning. Spesielt ved internatkurs. I mange tilfeller har vi måttet betale hele/deler av hotelloppholdet for kursdeltakere som ikke møter opp, og som ikke gir beskjed om at de må avstå fra kurset.

I tillegg kunne muligheten for deltakelse vært gitt til en annen, hvis beskjed hadde vært gitt i rimelig tid før kursstart. Dette er selvfølgelig vanskelig å praktisere hvis det er sykdomsforfall, men alltid må beskjed gis så snart som mulig.

Han dette i bakhodet til neste gang dette er aktuelt for deg.

Hovedverneombudet har kontor i det nye administrasjonsbygget på Ås vegstasjon. Kontoret skal være betjent en dag i uka, og Allan Kristiansen vil ha mandag som kontordag. P.g.a. hans arbeid som sjåfør på hjullasteren i vedlikeholdsområde 2, kan det bli en viss forskyving av noen kontordager. Det vil sentralbord betjeningen på vegstasjonen kunne gi nærmere informasjon om.

Jobben som hovedverneombud vil skje i et nært samarbeid med verneleder Karsten Gjersøe og de øvrige verneombudene rundt omkring på våre forskjellige arbeidsplasser. En vesentlig del av jobben som hovedverneombud går også ut på å samordne verneombudenes virksomhet og være verneombudenes talsmann i arbeidsmiljøutvalget.

— Hvilke saker er det du selv prenner mest for?

Det er at vi generelt blir flinkere og mer bevisste med hensyn til å bruke verneutstyr. Det gjelder også meg selv. Jeg har nok heller ikke vært påpasselig nok når det gjelder det. Vi bør også bli flinkere til å bruke støvsuger når vi driver med fjellarbeid, sier hovedverneombud Allan Kristiansen.

## BREDERE MOTORVEG

Den nye E-18 motorvegen Gulli - Tassebekk i Sem og Stokke, blir bredere enn den parsellen vi åpnet mellom Klinestad og Tassebekk som vi åpnet i fjor høst. Standarden er endret fra vegklasse II b til II a. D.v.s. at vegbredden økes fra totalt 10,0 m til 13,0 m.

Kjørebanebredden er i begge tilfeller 2 x 3,5 m. Det er vegskulderen som blir bredere i II a klassen. Her er skulderbredden 3,0 m mot 1,5 m i II b klassen.

## ETATSMERKE TIL ALLE ANSATTE

For første gang har Statens vegvesen gått til anskaffelse av et etatsmerke til alle ansatte. Den lille nålen ble sendt ut sammen med vår gule almanakk til jul, og vi håper alle har fått nålen, og at den blir brukt.

Nålen er første leddet i en markedsføring av etaten. Utover våren vil det komme forskjellige artikler som blir tilbudt de ansatte til rimelige priser. Hvorfor skal det ikke vises på joggeturen, i selskapslivet eller hvor vi måtte befinne oss at vi har noe med vegvesenet å gjøre?

Følg med, følg med, Vestfolder'n vil gjøre sitt for å markedsføre de forskjellige artiklene etter hvert som de dukker opp.

Hvis noen fast ansatte ikke



*Nå skal vegvesenansatte bli synlige. Første leddet i en markedsføring av etaten er et jakkemerke med vårt emblem.*

*Nålen er sendt samtlige fast ansatte sammen med vår gule almanakk.*

skulle ha fått vår lille nål, så bare si fra til Jan Haugerød på Vegkon-

toret. Da vil nålen komme som en forsinket julehilsen i posten.

### 1987 ...

*Forts. fra side 4 —*

budsjettvedtak har redusert summen til maskinanskaffelser med 30% er det i øyeblikket svært uvisst om vi i det hele tatt har mulighet for anskaffelser ut over det som allerede er levert.

### PLANADELINGEN Store planoppgaver

Planavdelingens hovedoppgaver i 1987 vil være preget av at vi nå er i gang med planlegging på store deler av E 18. Vårt mål er ny motorvei gjennom Vestfold ferdig i år 2000. Planproduksjonen er lagt opp etter dette.

E 18, Eik (Buskerud) — Snekkestad: Hovedplanen vil bli utarbeidet i 1987. Den formelle behandling av hovedplanen starter allerede mot slutten av inneværende år.

E 18, Snekkestad — Gulli: Hovedplanarbeidet har startet opp. Tempoet i planleggingen vil bli lagt opp, slik at utbyggingen av denne strekningen kan skje kontinuerlig

etter utførelsen av strekningen Eik — Snekkestad, dvs. fra 1995.

E 18, Gulli — Holmene. På denne strekningen utenom Semsbyen er planene egentlig avsluttet og anleggsarbeidet startet opp. Den vegklassen som er lagt til grunn er de nåværende vegnormalenes høyeste klasse for 2-felts motorvei, IIB med totalbredde 10 m. Dette tilsvarer bredden på den nyåpnede E 18 i Sandefjord.

Vegdirektoratet har i den aller siste tiden signalisert innføring av en ny og bredere vegklasse i vegnormalene, nemlig vegklasse IIA med totalbredde 13 m. Vi er nå i gang med å vurdere om denne vegklassen kan tas i bruk allerede her i Sem. Endelig avgjørelse om dette vil bli tatt i nær fremtid. Saken må også tas opp med Vegdirektoratet.

E 18, Holmene — Tassebekk: På denne strekningen vil vi utarbeide detaljplaner i 1987. E 18, Langåker — Bommestad: På denne streknin-

gen gjennom Hedrum vil vi drive hovedplanlegging i 1987. Linjevalget forventes i 1988.

Planavdelingen er nå også igang med andre planoppgaver i 1987. Av disse nevnes:

Nøtterøys fastlandsforbindelse. Her vil vi utarbeide en vegutredning hvor en del overordnede prinsipper om aktuelle løsninger, finansiering og organisering av det videre planarbeid drøftes. Vegutredningen forventes ferdig for politisk behandling før sommeren.

Ringvei nord for Tønsberg. Hovedplanlegging pågår. Prosjektet sees i sammenheng med Nøtterøys fastlandsforbindelse både når det gjelder løsning og finansiering. For begge prosjekter gjelder at de forutsettes å finansieres utenom vegbudsjettet. Parallelt med selve planløsningene for disse to prosjektene arbeider vi også, med selve finansieringsspørsmålet.

*Forts. neste side —*

1987 ...

Forts. fra forrige side —

Rv 310, Sydovervegen. Her ble det avholdt et ideseminar 27.-29. januar.

Hensikten med dette seminaret har vært å se om det finnes andre gode løsninger på dette prosjektet. Bakgrunnen for dette er at på grunn av de mange krav som har kommet om støyskjerming, cut and cover, utelatelse av tilknytningspunkter med det lokale vegnett, så har dette ført til at det nåværende prosjekt er blitt så dyrt at vi stiller spørsmålsteget ved om nytten står i rimelig forhold til kostnadene.

Etter ideseminalet vil vi vurdere om det har oppstått nye planløsninger som er så gode at de bør bearbeides videre.

### Trafikksikkerhet

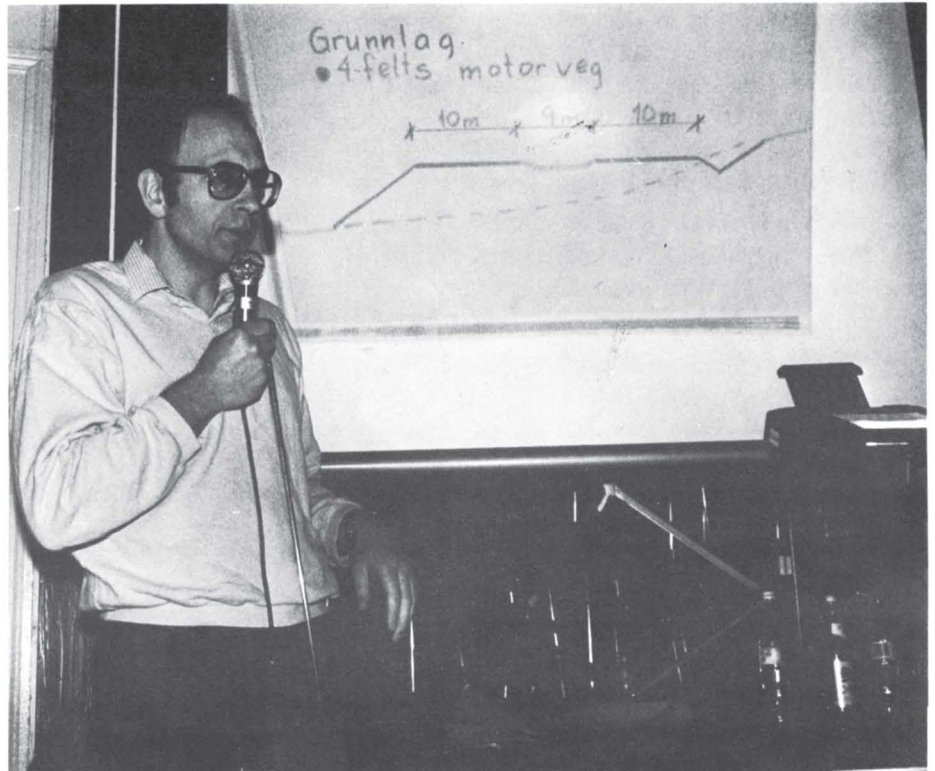
Det foregår et betydelig arbeid også i 1987 innefor dette området. I løpet av året forutsettes det utarbeidet en strategi for det samlede trafikksikkerhetsarbeid i 1990-årene. Dette arbeidet skal inngå som en del av den kommende revisjon av Norsk Vegplan. Med det samlede trafikksikkerhetsarbeid menes forutenom vegvesenets samlede innsats, også politiets, skolemyndighetenes og helsemyndighetenes innsats.

I 1987 vil vi også planlegge konkrete trafikksikkerhetsprosjekter som allerede er prioritert i vegplanperioden 1986-89. I tillegg vil planlegging være i gang på prosjekter som kan være aktuelle å prioritere i 1990-93.

Trafikkavviklingen på nåværende E 18, spesielt i nordre Vestfold, vil bare bli verre og verre i årene fremover. Vi arbeider med en strategi for hvordan disse problemene kan minimalisere mest mulig.

### Revisjon av Norsk vegplan

Hovedtyngden av revisjonsarbeidet for årene 1990-97 skal utføres i 1987. Planavdelingen er sekretær



*E-18 i nordre Vestfold er den største saken planavdelingen noen sinne har hatt. Her er Steinar Aspen ute og orienterer om prosjektet.*

for hele vegkontoret i dette arbeidet. Dette er en både stor og viktig oppgave. Den del av revisjonsarbeidet som går på E 18-utbyggingen er spesielt viktig pga. at det i stor grad vil måtte gå ut på å skaffe til veie store investeringsmidler som må til for å nå målet om å ha E 18 som motorvei i år 2000.

### Forvaltningssaker

En betydelig del av planavdelingens ressurser medgår til forvaltningspregede oppgaver. Disse oppgavene øker for hvert år og legger derved beslag på en stadig større andel av planavdelingens kapasitet. Konkret gjelder dette oppgaven som avkjørsels- og byggegrensesaker, skiltsaker, fartsgrensesaker o.l. Det er et mål for oss å opprettholde en rimelig behandlingstid for slike saker da det har betydning for Vegvesenets serviceprofil utad.

Vi arbeider for å gjøre vår behandling av slike saker så rasjonell som mulig innenfor de grenser som både faglige og formelle rammer gjør mulige. I denne sammenhengen har vi tatt opp vedlike-

holdsavdelingen spørsmålet om f.eks. endel av avkjørselsbehandlingen kan delegeres ut til vegstasjonene. Dette vil bli drøftet videre i 1987.

### Ressurser

For å makte oppgavene i 1987, må planavdelingen kjøpe 19 årsverk hos konsulenter. Dette er kostbart samtidig som vi mister den faglige egenkompetanse vi ville fått om vi hadde kunnet utføre en større andel av oppgavene i egen regi. Med den store andel konsulenter vi må benytte, kreves det også omfattende styring, noe som går ut over kapasitet til å utføre andre planoppgaver.

Det er spesielt det store E 18-prosjektet i nordre Vestfold som krever økte planleggingsressurser.

### BILTILSYNET

#### Stasjonene

Generelt er det trange kår ved alle våre stasjoner. Biltilsynets arbeidsfelt er stadig like aktuelle og virksomheten ved våre stasjoner er økende. Det arbeides nå med planer



om utbedringer for alle 3 stasjonene på forskjellig grunnlag og med forskjellige delmål. For Tønsberg-stasjonen er vi som kjent igang med nybygg. Nå venter vi at alle planer, anbud m.v. skal være klare i sommer og at man høsten 1987 kan komme igang med tomtearbeidene. Noen bedring av arbeidssituasjonen der bortsett fra visse justeringer, antagelig til det verre, er vanskelig å se før den nye stasjonen står ferdig. Når jeg her gir uttrykk for at det kan bli verre over en periode ved Tønsbergstasjonen så henger dette sammen med at vår «midlertidige permanente kontorbrakke» nå må flyttes p.g.a. nybygging helt inn til vår tomtegrense på Kilen.

Generelt vil våre skrankearbeidsplasser bli viet stor oppmerksomhet ved alle stasjoner. Av hensyn til den store publikumstilgang, rasjonell og sikker saksbehandling, er det nødvendig at disse arbeidsplassene blir best mulig. EDB-innføringen og Autosysutbyggingen tilsier også at disse arbeidsplassene blir av de viktigste i biltilsynet.

Bedriftshelsetjenesten har foretatt arbeidsmiljøinspeksjon ved våre stasjoner og mange mangler er påvist, ikke minst når det gjelder

dataskjermers og terminalers plassering og det forhold at kontormøblene ofte ikke er tilpasset slike utstyr.

Opplæringen av eget personale vil i 1987 bli rettet mye mot EBD. Det er vedtatt egen opplæringsplan og det vises til denne. Samarbeidet internt og kommunikasjonen mellom stasjonene og vegkontoret, og mellom stasjonene, er viktige oppgaver også i 1987.

#### **Trafikkseksjonen**

Samarbeidet med trafikkskolene og skoleverket vil fortsette. Det største løftet i 1987 blir innføring av obligatorisk mopedføreropplæring fra 1. januar i år. Således er det nå vedtatt nye forskrifter, læreplan m.v. og biltilsynet vil få et vesentlig arbeide i å godkjenne denne opplæringsvirksomhet og utstede mopedførerbevis. Det er innledet drøftinger med ATL og det er avholdt møter og kurs.

Også i år vil biltilsynet delta i kursvirksomhet for yrkessjåfører og arrangere motorsykelkurs for trafikklærere og våre egne sensorer. Fase 2 ordningen og tilsyn med kjøreskolenes opplæringsvirksomhet vil bli videreført.

Vi regner med å avvikle ca. 5500

førerprøver også i 1987 totalt for alle klasser.

#### **Kontorseksjonen**

Etter to meget aktive år 1985 og 1986 med stort registreringsantall av kjøretøyer (nye og brukte) er det ventet at antallet nye biler vil bli færre i år. Landets økonomiske situasjon tilsier ihvertfall en slik utvikling. Foreløpig har vi således merket en nedgang i registreringen av nye biler i 1987. Men med den veldige økning vi har hatt de 2 foregående år må det kunne sies at våre registre er godt fulle og at ajourhold av disse betyr i alle tilfelle mye arbeid for vårt kontorpersonale.

Det har over lang tid vært arbeidet med innføring av Autosys hovedtrinn 2 og 3. Den nye databasen for førerkortregisteret er imidlertid nå klar og vil bli tatt i bruk over hele landet fra i vinter. Kurs for personalet blir nå avviklet og ialt 8 stk. fra våre stasjoner skal gjennomgå disse. Drammen vil bli kurssted. Når forhandlingene/drøftingene med tjenstemannsorganisasjonene er klare vil oppdatering starte umiddelbart. Biltilsynet har fått midler til ytterligere innkjøp av to skjermterminaler til bruk for førerkortregistreringen. Midler til skrivere og skjermterminaler for motorvognndelen vil bli tildelt senere.

Når det gjelder Autosys hovedtrinn 3 så er utviklingen av programmet m.v. kommet godt igang (skulle vært ferdig høsten 1986). Det tas nå sikte på testing, justering og prøve-drift slik at høsten 1987 er deadline for innføring av dette.

#### **Kjøretøyseksjonen**

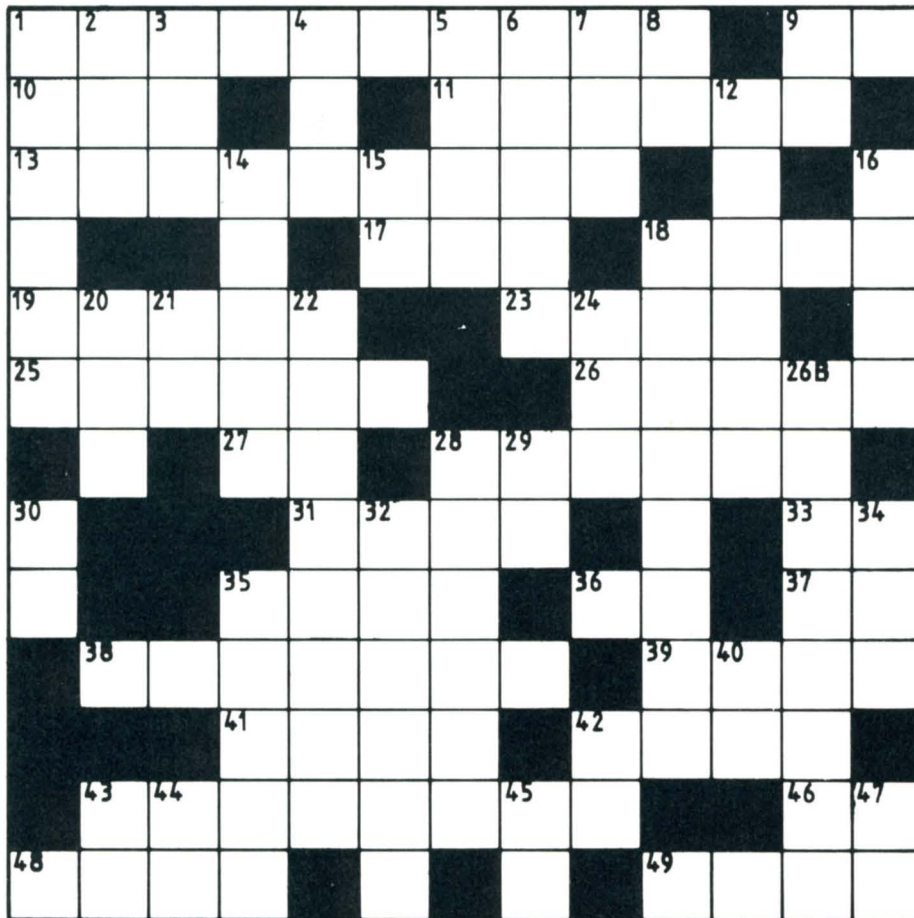
I våre kontrollhaller ble det i 1986 kontrollert ca. 8000 lette kjøretøyer og ca. 1000 tunge kjøretøyer. TØI er igang med å undersøke effekten av periodisk kjøretøykontroll. Vestfold biltilsyn er med på denne undersøkelse som strekker seg over 3 år. Dette betyr at 1987 også vil medgå til denne undersøkelsen.



*Biltilsynet har et viktig arbeid i forbindelse med å forebygge trafikkuulykker.*

*Forts. neste side —*

# KRYSSORD



Vi satser på en liten kryssordoppgave i vinterkulda. Denne gangen debutterer Yngvar Pedersen som kryssordforfatter, og vi håper at han ikke har vært for smart for våre kryssordløserne.

Løsningen kan du sende til Vestfolder'n, Boks 323, 3101 Tønsberg. Merk konvolutten kryssord, og du er med i trekningen om et par oljelamper. Løsningen må være i redaksjonen innen 31. mars.

## Loddrett

1. Kjent norsk sangerinne
2. Legemiddel
3. Økt
4. Fortrinn
5. Konge
6. Kvinne
7. Pronomen
8. Bilkjennemerke
9. Norsk fly
12. Populær farge
14. Klesplagg
15. Slapp
16. Dyr
18. Vesen
20. Husdyr
21. Bilkjennemerke
22. Hører julen til
24. Pen
- 26B. Sint
28. Pen
29. Eksisterer
30. Konjunksjon
32. Æren
34. Fornavn på kjent norsk popartist
35. Ting
40. Fisk
42. Drikk
43. Olav Pettersen
44. 3,14
45. Noe som varmer på skituren
47. Svein Ulriksen

## Vannrett

1. Stjernetegn
9. Fagforbund
10. Retning
11. Hovedstad
13. Bud
17. Noe som varmer
18. Planet
19. Jentenavn
23. Guttenavn
25. Lite representativ person
26. Vesen
27. Skipsbetegnelse
28. Noe som er godt å ha
31. Kort
33. Bevege seg
35. Stor virksomhet
36. Vokse
37. Nynorsk pronomen
38. Noe vegvesenet er opptatt av
39. Fornavn til kjent politiker
41. Være sinna
42. Kjent bueskytter
43. Utførte
46. Dessert
48. Gro
49. Matrett

## 1987 ...

Forts. fra forrige side —

For 1987 regner vi således med at vår kjøretøyseksjon vil få et lignende arbeidsår som 1986. Tønsbergs nye kontrollstasjon vil bli påbegynt i 1987 og er innflyttingsklar etter planene ved årsskiftet 1988/89.

## Utekontrollen

Utekontrollen vurderes som et sær-

lig viktig ulykkesforebyggende tiltak. Denne virksomhet vil fortsette i 1987 på samme nivå som 1986. Dette er også Samferdselsdepartementets forutsetning. Det betyr at vårt nåværende opplegg vil føres videre og det nære samarbeidet med politiet fortsette. I Trafikksikkerhetsmeldingen (St.m. nr. 18, 1986-87) er det varslet en betydelig økning av

utekontrollvirksomheten i årene fremover, og det er foreslått 80 nye stillinger til biltilsynet for denne virksomheten. Noen tildeling til de enkelte fylker er ikke foretatt, og det er umulig å vite hvor mange som kommer til Vestfold.

Biltilsynet i Vestfold vil ha en utekontrollvirksomhet i 1987 som foregående år. Vår brukskontroll-

virksomhet ved Solum og ellers i Vestfold vil også bli som i 1986. Det vil fortsatt bli lagt stor vekt på transport av farlig gods og sikring av last.

Utekontrollvirksomheten i Vestfold er under utredning av en egen arbeidsgruppe som venter å legge frem en egen rapport i 1987.

### ADMINISTRASJONS-/ ØKONOMIAVDELINGEN

De ressurser avdelingen har besluttet legges i vesentlig grad av de «løpende» arbeidsoppgaver. 1987 vil imidlertid medføre at følgende områder vies spesiell oppmerksomhet:

— EDB.

Også i år vil EDB prege aktivitetene. Det er for vegkontorets del ikke planlagt anskaffelse av nytt eller supplerende EDB-utstyr. Ressursene vil medgå til å innarbeide de EDB-baserte arbeidsrutiner vi har tatt i bruk og perfektionere disse. Dette gjelder spesielt tekstbehandlingen, PBR og arkivet.

Hvis kapasiteten strekker til, vil kompetanseoppbygging innen grafikk starte opp. Ellers vil FICS-opplæringen starte på nytt til høsten.

Biltilsynet vil sannsynligvis ta i bruk AUTOSYS fase II (fører kortutstedelse) i løpet av våren og videre fase III (motorvognregisteret) til høsten.

I tillegg vil Tønsberg biltilsynstasjon videreutvikle interne administrative rutiner basert på EDB.

Videre kompetanseoppbygging av driftspersonellet (vegkontor + biltilsynet) må gis prioritet.

Det gis uttalelse til etatens EDB-langtidsplan for perioden 1987-90 innen 15. februar.

— Ressurskartlegging.

Vegdirektoratet vil i samarbeide med Buskerud, Vestfold og Telemark gjennomføre en oppgavegjennomgang innen vegadministrasjonen (inkl. biltilsynet).

Hensikten er:

1) — Fremtidig bemanningsfordeling ved vegadministrasjonen.

## Personallytt

### 50 ÅR

Frank Rød, 9. januar  
Liv Johansen, 2. april

### 60 ÅR

Viktor Kristiansen 5. mars

### 65 ÅR

Albert Nordbakk, 24. januar  
Arne E. Dahl, 29. januar  
Aslaug Bergan, 22. februar  
Anton A. Steinholt, 16. mars

### TILSATT I 25 ÅR

Knut Bøyum, 2. januar  
Odd Arntzen, 13. februar  
Per Teien, 14. mars

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

### VI ØNSKER VELKOMMEN

Lisbeth Danielsen, praktikant  
anleggsavdelingen  
Kjell Rune Skalstad, anleggsavdelingen  
Trond Ove Bergstrøm, anleggsavdelingen  
Svein Arne Nordkvelle, vedlikeholdsavdelingen

### ENDRINGER I ARBEIDSSOMRÅDER

Odd Arntzen fungerer som vegmester i vedl. omr. 2 mens Oddvar Bakken går på vegmesterskolen.

Annlaug Wold fungerer som saksbehandler på opplærings-sakene mens Anne Hov går på skole i Oslo. Astrid Barkost har overtatt Annlaug Wolds tidligere arbeidsoppgaver på personalseksjonen (permisjoner, pensjoner, tjenestetlf. m.v.)

### PENSJONISTER SOM FYLLER 70 ÅR

Hans Mayn Anholt, 4. januar  
Harry Staksrud, 24. februar

### NYE PENSJONISTER

Jens Karlsen  
Kittil Lien

2) — Opplegg for bemanningsplanlegging i etaten.

— Opplæring:

Vestfolder'n presenterer årets opplæringsplan et annet sted i denne utgaven.

Det nevnes likevel at lederopplæringen for oppsynet videreføres på serv vinteren. Videre skal formannsopplæringen suppleres med del 2.

Vestfold vegvesen vil ha en ingeniør på tilleggsutdanning ved NTH i vårsemesteret og vil også arbeide for å få med en deltager i høstsemesteret.

Utover dette har vi en kontoransatt på halvårlig EDB-opplæring i regi av FAD/BI.

En vegmester gis 1/2-årlig tilleggsutdanning ved teknisk skole i Oslo.

— Bedriftshelsetjenesten. Arbeidsprogram -87. Løsningsmiddelkontroll vil bli foretatt på 20 ansatte. Hørselskontroll (audiometri): Alle nytilsatte samt tilsatte som har 2. og 3. grads støyskade.

Kolesterolverdier: Første gang ved helsekontroll og siden hvert 5. år.

EKG: Alle over 40 år som ikke har fått denne kontrollen tidligere. Senere vil slike undersøkelser finne sted etter indikasjon.

Helsekontroller (grupper):

1. Over 50 år — årlig innkalling
2. 40-50 år — hvert 2. år
3. 18-40 år — hvert 3. år

Alle nytilsatte vil få helsekontroll i løpet av første halvår etter tilsetningen.



Vedlikeholdsavdelingen har fått nye Volvo hjullastere til erstatning for de gamle maskinene. Førere og avløserer har fått opplæring på Ås og maskinene er nå i drift.