



1864 - 1989 Statens vegvesen 125 år

Vestfolder'n

Internt organ for Statens vegvesen Vestfold

Radarforsøk



Stor spenning knytter seg til løsmasseregistreringen ved hjelp av helikopterbasert radar som ble utført i E 18 - linja opp mot Hanekleiva nå i september.

For første gang i forbindelse med et veganlegg er radar brukt til løsmasseregistreringen. Den norsk-utviklede ARGUS-radaren ble prøvd i Sande i forbindelse med detaljplanleggingen av E 18 i nordfylket.

Side 3

og ellers:

Vakre vegers pris, s. 2

Anleggsrigg i nord, s. 5

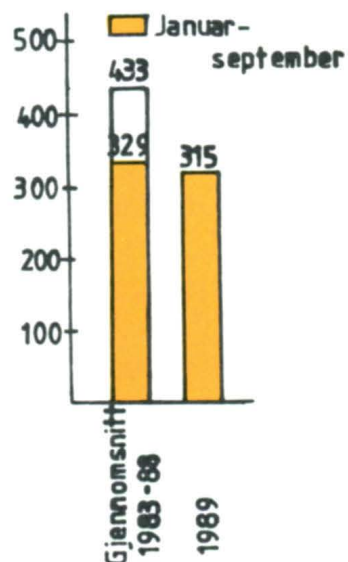
Vinterberedskap, midten

Nye forskrifter, s.9

Virksomhetsplan, s. 10

Familiedag, s.11

Ulykker



Gledelige septembertall!

I september ble det kun rapportert om 30 ulykker med personskade på vegene i Vestfold. Gjennomsnittet for denne måneden de siste 5 årene ligger på 45, så dette er virkelig hyggelige tall. Også for året sett under ett ligger vi nå bra an; 315 ulykker mot 329 i snitt for 1983-88!



Statens vegvesen 125 år
Vestfolder'n
 Internt organ for Statens vegvesen Vestfold

Redaktør: Erik Thomassen

Redaksjonsråd:
 Anton Asbjørnrød,
 Kåre Holtung,
 Trygve Larsen,
 Johan Lepperød
 Rolf Sommervik

Sats&montasje:
 Statens vegvesen Vestfold

Trykk:
 ELO Grafisk, Larvik
 Opplag: 700

Vegsjefen har innstilt **Tore Kaurin** til stillingen som assisterende vegsjef. Kaurin er nå sjef for maskinavdelingen.

Vegsjefen har bestemt seg for å legge vekk planene om ei bru over **Byfjorden i Tønsberg** (vest for bysenteret) som ny Nøtterøy-forbindelse. Årsaken er sterke innvendinger fra Riksantikvaren og Kaldnes industrier. Hovedplanen legges dermed fram for kommunene uten anbefaling. Et alternativ i øst ved Træla virker nå som det mest sannsynlige.

Det ser ut til å gå mot en løsning i føljetongen om Vegkontorets framtidige plassering. Vi blir hvor vi er, men arealene våre blir betydelig utvidet og renoveret. **Man er på det nærmeste kommet til enighet med Uni om leiebetingelsene**, og etter hva vi har grunn til å tro vil disse bli akseptert av Vegdirektoratet. Uni vil trolig kunne starte arbeidene allerede nå i høst, og det blir regnet med fullt renoverte kontorlokaler til 1. april 1991.

Det har pr. 30/9 meldt seg **82 deltakere** til Danmarks-turen 21. - 22. oktober.



Rundkjøringen på Landstads plass i Sandefjord har fått Vakre vegers pris for 1989.

Vakre vegers pris til Vestfold!

Rundkjøringen på Landstads plass i Sandefjord har fått hedersprisen "Vakre vegers pris" for 1989. Prisen gis av Vegdirektøren for funksjonelle og trafikksikre vegbygg med "gode estetiske kvaliteter tilpasset omgivelsene. I fjor gikk prisen til en strekning på Strynefjellsvegen. Rundkjøringen på Landstads plass ble bygd i 1981 og er planlagt av Bjørn Skøie på trafikkseksjonen.

Om anlegget sier juryen som har vært ledet av landskapsarkitekt MNLA Torbjørg Sægrov:

***Landstads plass viser hvordan en sterkt trafikkert veg i bymessige omgivelser kan være noe mer enn asfalterte kjørebane og refuger.**

*Hovedgrepet er ypperlig mestret, et eksempel til inspirasjon for andre.

*Rundkjøringen er gitt en dimensjon som harmonerer med byrommet. Kurvaturen, både indre og ytre linjer, er gjennomarbeidet og fremstår som sterkt bevisste.

* Form og materialbruk spiller sammen med omgivelsene, det grønne i omgivelsene er nennsomt gjentatt i rundkjøring og refuger. Asfaltarealet er ikke blitt større enn nødvendig.

* **Anlegget fungerer meget bra trafikkteknisk både for kjørende og gående.**

* Samspillet mellom vegmyndighet og kommunens parketat vitner om meget god innsats i planleggingsfasen og senere i forbindelse med vedlikeholdet.

Prisen vil bli overlevert Sandefjord kommune og Statens vegvesen Vestfold senere i år. Vestfolder'n gratulerer!

E 18 i nordfylket

Strekningen fra Bjørgetoppen til Hanekleiva i Sande var åsted for den første løsmasseregistreringen ved hjelp av radar som er utført i forbindelse med et veganlegg.



Radars registrerer løsmasser

Løsmassene i veglinja fra Bjørgetoppen til Hanekleiva på nye E 18 i Sande ble siste uka i september kartlagt ved hjelp av en helikopter-montert ARGUS-radar. Dette er første gang dette norsk-utviklede systemet brukes i forbindelse med et veganlegg, og det er derfor en viss usikkerhet knyttet til prosjektet. Hensikten er dels å få kontrollert den nye metodens nøyaktighet i et område med kjente grunnforhold (området ved Bjørgetoppen) og dels å kartlegge løsmassene i det vanskelig tilgjengelige skogsterrenget opp mot Hanekleiva.

ARGUS (Advanced Resolution Geological UHF Scanner) er en radar beregnet på kartlegging av først og fremst grunnvann og geologiske og kvartærgeologiske strukturer. Radaren er utviklet av Scan-Tech as i Drammen med støtte fra NTN (Norges teknisk-naturvitenskapelige forskningsråd). Utstyret kan monteres på et terrenggående kjøretøy, helikopter eller fly. For hovedtyngden av målingene i Sande var bare helikopter aktuelt.

For hver måling sender radaren ut bølger over en hel serie forhåndsvalgte frekvenser (ca. 200). Frekvensene er tilpasset hva man vil måle. Bølgene sendes ned i bakken via en antenne og refleksjonene fra grenseflater i bakken mottas med en annen. Eksakt måling av fase og frekvens for hvert frekvensbånd danner sammen med forplantningshastigheten i løsmassene grunnlaget for beregningen av de enkelte lags

beliggenhet i grunnen.

Systemet er naturlig nok helt avhengig av sikker og nøyaktig navigasjon. I vårt tilfelle var to metoder aktuelle. Man kunne basere seg på trisponderer eller satellittnavigasjon (GPS). Trisponderne sender signaler fra tre på forhånd innmålte punkter. Helikopteret kan på grunnlag av dette beregne sin posisjon med inntil en meters nøyaktighet. GPS har en noe mindre nøyaktighet og er forøvrig lite utprøvd i Norge. Ved målingene i nordfylket ble begge metoder forsøkt slik at man kunne vurdere dem opp mot hverandre.

Langs den prosjekterte vegtraseen ble det flydd fem parallelle striper, en stripe tilnærmet langs senterlinja til vegen og de øvrige linjene henholdsvis 20 og 40 meter til hver side av denne. På hver linje ble det gjort målinger for ca. hver tiende meter. Totalt på den 6,5 km. lange strekningen ble det dermed gjort ca. 4000 punktmålinger.

Resultatene av målingene i Sande vil være klare i løpet av oktober. For E 18-prosjektet medfører bruken av ARGUS-radaren forhåpentligvis større sikkerhet i detalj- og byggeplanleggingen. Skogsterrenget opp mot Hanekleiva er så vanskelig tilgjengelig for vegvesenets ordinære grunnboretstyr at alternativet sannsynligvis hadde vært å gjøre grove overslag på grunnlag av de opplysningene man kan innhente på kartet og på terrengets overflate.



Ulykkesanalyse for vedlikeholdsområdene

Trafikksikkerheten i fokus



Erik Thomassen

Planavdelingens trafikkseksjon legger nå fram sin første analyse av ulykkesmønsteret i de tre vedlikeholdsområdene. Mandag 18. september var det befarings av ulykkespunkt og -strekninger i nordfylket med representanter fra politiet, Trygg Trafikk, biltilsynet, vedlikeholdet og trafikkseksjonen.

Utgangspunktet for samarbeidstiltaket er en konferanse på Havna for to år siden. Denne konferansen resulterte i et felles nandlingsprogram for trafikksikkerhet for vedlikeholdet og trafikkseksjonen. Handlingsprogrammet har flere elementer. Bl.a. legges det opp til at vegmestrene skal informeres om de ulykkene som skjer i områdene gjennom politiets ulykkesrapporter. Man vil også etablere en beredskapsgruppe på vegkontoret som kan rykke ut og etterforske spesielt alvorlige ulykker på riks- og fylkesvegnettet.

Det tredje tiltaket var halvårslige ulykkesrapporter for vinter- og sommerhalvåret. Rapporten som nå legges fram tar i hovedsak for seg vinterulykker og var ment å skulle danne noe av grunnlaget for vintervedlikeholdet i områdene. De to som har arbeidet med saken, Øystein Langdalen og Bjørn Andersen, peker imidlertid på at man denne første gangen har gjort rapporten nokså generell. I behandlingen av ulykkespunkt og -strekninger er alle ulykker tatt med, og under befaringen blir såvel vedlikeholdsrutiner som større fysiske tiltak og politiets virkemidler vurdert.

I vintersesongene 1987/88 og 1988/89 ble det rapportert henholdsvis 168 og 140 ulykker med personskaade på vegene i Vestfold. Det skjer jevnt over flere ulykker i sommerhalvåret (april - september) enn det gjør om vinteren.



Samarbeid om trafikksikkerhetstiltak: (f.v.) Stein Erichsrud (Biltilsynet i Horten), de to som har lagt ulykkesanalysen; Øystein Langdalen og Bjørn Andersen, vegmester Rolf Somnervik og Stig Svendsen fra Utrykningspolitiet i Vestfold/Telemark.

Ser vi nærmere på tallene for vinterseksjonen viser det seg at det skjer langt flere ulykker før enn etter nyttår. Dette kan tyde på at det særlig er overgangsfasen fra sommer- til vinterføre som er problematisk med ising i skyggepartier og ved åpent vann.

Spesielt for område 1 er det at det skjedde flere ulykker vinteren 1988/89 enn vinteren 1987/88 til tross for at sist vinter var den mildeste i manns minne. Årsaken til dette kan være at dette området har større innlandsdistrikt (i Hof og Lardal) enn de andre områdene og at det her var temperaturer rundt null når det på kysten var flere varmegrader.

Under befaringen i nordfylket kikket man nærmere på flere ulykkespunkt og -strekninger på E 18 og riksvegene 310 og 315. På E 18 ble forholdene spesielt vurdert ved Foss bruk - Røleshaugen, Gunnestad, Ødegården, Mulvika og Kopstadkrysset. De mest typiske vinterproblemerne fant man imidlertid på ulykkespunktene på

riksveg 310 i Skånesvingen og Koterudsvingen mellom E 18 og Horten. På denne vegen veksler det mellom lange rettstrekninger og krappe kurver. Vegbanen er ofte glatt i brytningsperioder mellom fuktig og kaldt vær. Strekningen blir i dag flekssaltet, men vedlikeholdet vil vurdere å gå over til sammenhengende salting. Et annet tiltak kan være å rette ut kurvene.

Det er også gjennomført befaringer i de to andre vedlikeholdsområdene. Trafikkseksjonen unerstreker at man er avhengig av tilbakemelding fra vedlikeholdsområdene på rapporten dersom man skal kunne komme videre med den arbeidsformen det nå leg-

Vegtrafikklovgivningen "Markedsundersøkelse"

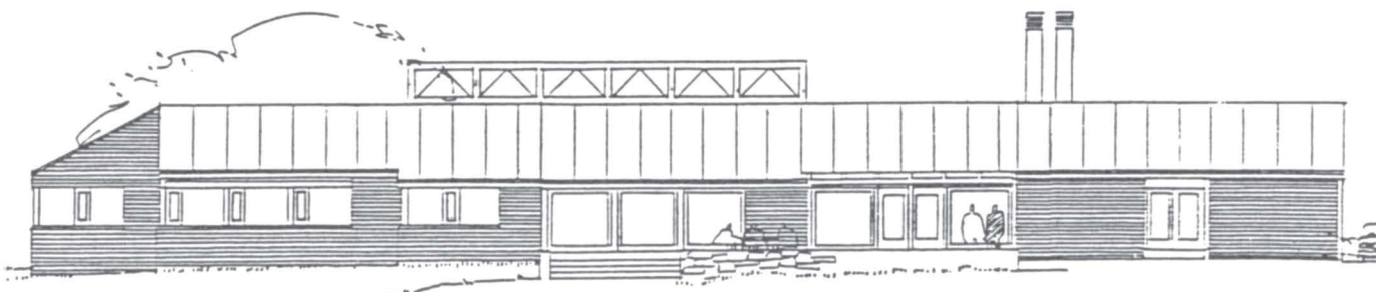
Jeg har planer om å gi jevnlig informasjon, men trenger å vite hvilke bestemmelser de enkelte brukerne er interessert i. Meld fra så snart som mulig!

Yngvar Pedersen



Ny veg- og biltilsynsstasjon i nordfylket

Vegdirektoratet sier nei til kombinasjonen med anleggsrigg



Meningen var at veg- og biltilsynsstasjonen i nordfylket delvis skulle bygges som anleggsrigg for E 18-anlegget. Dette blir det nå ingenting av og den videre prosjekteringen vil derfor bli utsatt.



Erik Thomassen

Vegdirektoratet har foreløpig stoppet prosjekteringen av den nye veg- og biltilsynsstasjonen på Solum i Holmestrand. Meningen var at bygging av administrasjonsbygget skulle starte nå i høst, og at dette skulle benyttes som anleggsrigg for E 18 - prosjektet i nordfylket fram til 1995. Prosjekteringen ønskes nå utsatt til 1992 - 93.

I sin begrunnelse for avslaget peker Vegdirektoratet på tre forhold. Man finner det for det første uheldig å bruke midler fra det hardt pressede driftsbyggningsbudsjettet til forskottering av en anleggsrigg. For det andre pekes det på den lange tiden som vil gå fra planleggingen til bygget kan tas i bruk til sitt egentlige formål vil føre til at det blir vanskelig å tilpasse bygget til de behov man vil ha i biltilsynet og i vedlikeholdet. Det vises i denne sammenheng også til at det er usikkert om E 18 - anlegget vil være ferdig i 1995/96..

Det tredje punktet i Vegdirektoratets innvendinger mot prosjektet er at slitasjen på bygget vil være så stor i den perioden det skal brukes som anleggsrigg, at det er tvilsomt om man vil kunne spare midler ved å bruke riggutgiftene til å bygge permanente lokaler slik dette prosjektet forutsetter.

Leder for maskinavdelingen, **Tore Kaurin**, reagerer på at Vegdirektoratets avslag kommer nå når forprosjektet allerede er gjennomført og tomt i ferd med å bli innkjøpt. **Han viser i denne sammenheng til at det er grundig redegjort for prosjektet i våre budsjettforslag for 1989 og 1990 uten at Vegdirektoratet da reagerte negativt på dette.** Siden prosjektet bare er utsatt og ikke skrinlagt er selvfølgelig ikke kostnadene til forprosjektet og tomtetekjøp bortkastet, men det må påregnes rentetap samt en tilleggskostnad for eventuelle justeringer/ajourføring av materialet.

Kaurin ser det også som lite trolig at de administrative funksjonene i vedlikeholdet og biltilsynet vil endre seg så

vesentlig i løpet av seks - sju år at bygget ville være gammeldags når det kan tas i bruk til sitt egentlige formål.

Han peker forøvrig på at driftsbygningene først vil bli satt opp på dette tidspunktet, og at de derfor ville blitt planlagt på grunnlag av de utviklingsstrekk man ser på første del av nittitallet. Man vil nå vurdere nærmere på hvilket tidspunkt det er riktig å gå videre med prosjektet og ta dette opp til drøfting med Vegdirektoratet.

- Våre innvendinger til tross; selv sagt må vi bare akseptere Vegdirektoratets avgjørelse, sier Tore Kaurin til Vestfolder'n. Det er nå imidlertid på det rene at anlegget vil se seg om etter en annen tomt for brakkeriggen for E 18 - prosjektet i nordfylket. Det var først og fremst samlokaliseringen med vedlikeholds- og biltilsynsstasjonen som gjorde Solum til en akseptabel riggplass. For anlegget isolert sett, vil andre lokaliseringer være minst like interessant, særlig i de tidlige fasene av prosjektet.



Vinterberedskapskapen

Beredskapskapen i vintervedlikeholdet er styrket gjennom at oppsynet er trukket inn i ordningen og det blir høvelførere på beredskap i helgene, skriver vedlikeholdssjef Nils I. Skjevik i denne artikkelen.



Ny og bedre beredskap i vintervedlikeholdet

Diskusjonen har gått høyt i vedlikeholdsavdelingen de siste månedene. Det har vært mange meninger om hvordan vinterberedskapskapen bør være. Etter diskusjoner og avveininger er det nå inngått avtale med NAF og NFATF om skift og beredskapsordning for to vintrer framover. Pga. litt forskjellige meninger om hva vi er best tjent med, vil vi vurdere saken etter den første vinteren dersom erfaringene er dårligere.

Det er forsøkt flere modeller de siste årene. Jeg mener alle måtene har hatt gode sider, men også svakere sider. Jeg synes det er riktig at vi søker nye vegger, og prøver å tilpasse oss nye forutsetninger og dekke de svake sidene ved oppleggene vi har hatt.

Skiftordning

De siste to årene har vi hatt en skiftordning i vintervedlikeholdet. Utenom vanlig arbeidstid har det vært en mann i skiftarbeid i hvert av de tre

vedlikeholdsområdene. Dette har vært personer som fortrinnsvis kan gjøre alt mulig! De skal bl.a. kunne kjøre saltbilen. Derfor kalles fortsatt denne jobben "saltvakta", et navn fra tidligere ordning hvor det til en viss grad var vakt og ikke rent skiftarbeid som nå.

I tillegg til å kjøre saltbilen skal de som går i skift fortrinnsvis også kunne kjøre brøytebil og høvel, om behovet er der. Blir det skikkelig snøvær tilkalles en ekstra mann, som har beredskap, for å kjøre brøytebil. For å rydde snøen effektivt, kjøres gjerne disse to brøytebilene sammen (1 tandem).

Telefonvakt og skift for oppsynet

Nytt av året er at oppsynet trekkes mer aktivt inn utenom vanlig arbeidstid. En oppsynsmann i hvert område vil fra denne vinteren være inne i en telefonvaktordning, og skal ved behov kunne gå inn i jobb. Spesielt er dette aktuelt for perioden fra kl 0300 tidlig på morgenen.

Ved skikkelig snøvær vil en oppsynsmann i hvert område gå på et skift fra kl 0300 til kl 1015. Han vil da kunne koordinere innsatsen med brøyting,

høvling, strøing og snørydding - både våre egne vektjenestemenn og de private kontraktørene.

Koordinering av arbeidet og å svare på telefonhenvendelser fra utenforstående, er oppgaver som en som er ute på vegen og jobber naturlig bør slippe når vi har skikkelig vintervær. I roligere perioder dekkes dette på en fin måte av de vektjenestemennene som er i skiftarbeid.

Private kontraktører

Vi har 42 brøyteroder, 31 strøroder og 18 snøryddingsroder som dekkes av private kontraktører. Disse arbeider stort sett etter instruks og rykker ut på eget initiativ. Det er likevel aktuelt å koordinere brøytingen og strøingen med bl.a. vår egen høvelinnsats.

Høvelberedskap

Nytt av året er også at vi har lagt opp til beredskap på en høvel i hvert område i helgene. Tidligere har vi basert oss på at minst en av høvelførerne i hvert område har vært tilgjengelige i helgene. Takket være den positive innstilling og interessen for jobben som høvelførerne har hatt, har dette gått ganske bra.



Vinterberedskapen

 Nils I. Skjevik

Beredskapen for høvelførerne er forutsatt å være for den vanskeligste delen av vinteren, i perioden 15. desember til 15. mars. Behov utenom denne perioden må løses som før.

Bedre beredskap

Som det fremgår av beskrivelsen er beredskapen vesentlig styrket foran kommende vinter. På ett punkt har vi imidlertid redusert opplegget i forhold til de to foregående vintrene. Det gjelder perioden fra kl 2300 til kl 0300. For disse nattetimene har vi ikke lenger en skiftordning, men har innført hvilende beredskap for den tjenestemannen som skal på skiftarbeid kl 0300.

Normalt gjennom vinteren vil vi kl 2300 ha brøytet, ryddet og strødd vegene. Ved usikre værforhold hvor det kan bli glatt, vil de strekningene hvor det brukes salt være saltet. Vi har nå fått en ordning med gode værprognoser som sier med stor treffsikkerhet hvordan værforholdene vil utvikle seg. Vi skulle derfor normalt ikke få overraskelser i denne perioden.

En ulempe med den nye ordningen er at kl 0300 er en dum tid å starte arbeidsdagen på, og at familien til den som skal ut da også blir forstyrret.

Vi har beholdt skiftarbeid helt fram til kl 2300 om kvelden. Det har etter hvert vist seg fordelaktig eller nødvendig å legge en del av vedlikeholdets oppgaver til lavtrafikkperioder om kvelden eller natta. Vask av kantstolper på E 18 er en oppgave som med fordel utføres på denne tiden. Det er derfor gunstig å ha tjenestemenn på jobb ut over kvelden, selv om det ikke er behov for salting eller brøyting.

Vi har foreløpig ikke funnet hensiktsmessig arbeidsoppgaver for hele døgnet. Ettersom vi normalt vil ha god oversikt over situasjonen for perioden fra kl 2300 til kl 0300, har vi ikke funnet det riktig å ha tjenestemenn i fast skiftarbeid disse timene.

Økonomi

Opplegget med beredskap i stedet for skiftarbeid mellom kl 2300 og kl 0300 koster ca. kr 210.000 mindre. Forskjellen vil imidlertid kunne bli noe lavere ved at vi noen ganger gjennom



En snørøk vinter stiller store krav til vedlikeholdet. Med den nye ordningen vil vi stå bedre rustet i den viktige perioden før kl. 0600 om morgenen og i helgene.

vinteren vil trenge tjenestemenn også i tiden mellom kl 2300 og kl 0300.

Noe av de reduserte kostnadene med skiftordningen har vi lagt inn i helgebredskap for høvlene. Dette vil utgjøre ca. kr 45.000,-. Ordningen med oppsynet i telefonvakt vil koste ca. kr 125.000,-. Denne vaktordningen er samtidig en beredskap som innebærer at oppsynet ved behov kan gå rett inn i forskjøvet arbeidstid, f.eks. fra kl 0300 på natta.

Vi vil altså totalt antagelig få litt reduserte kostnader, men har fått en styrket beredskap på flere områder. Erfaringene fra vinteren vil vise hva kostnadene totalt vil bli og hvordan det nye opplegget vil fungere.

Siktemålet med endringen i opplegget har vært å bli sterkere rustet for den viktige perioden før morgenrushet og for helgene. Vi trenger en bedre oppfølging og koordinering/styring av de private kontraktørene. Gjennom det nye opplegget har vi fått til dette, innenfor den samme kostnadsrammen som før.

Noen synes vi legger for stor vekt på kostnadssiden. Jeg må da svare at vår oppgave i Statens vegvesen er å løse de oppgavene vi er satt til på en billigst mulig måte. I det trafikkrettede vedlikeholdet skal vi oppnå riktig standard til lavest mulig kostnad. Alle som produserer noe i samfunnet vårt har slikt krav over seg.



Maskinavdelingen

Ny organisasjonsform foreslått

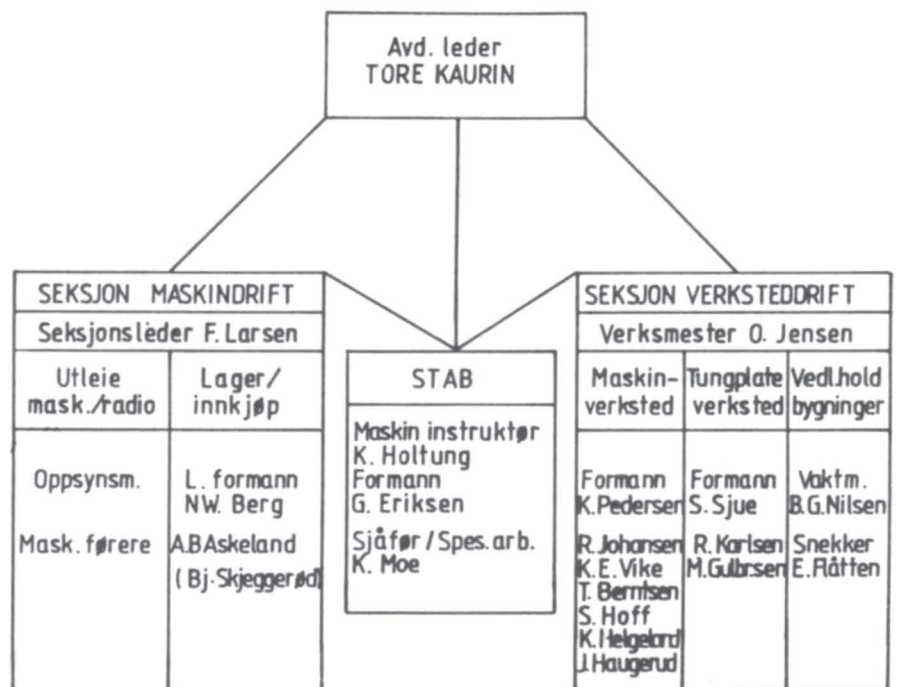


Tore Kaurin

Maskinavdelingen har lagt fram forslag til organisasjonsplan for sin avdeling. Selv om avdelingen også tidligere har hatt ulike funksjoner (verksted/utleie/lager) med sine ansvarsområder hvor medarbeiderne har hatt sine oppgaver, representerer den framlagte planen den første formaliserte organisasjonsplan for avdelingen som undergis en behandling av de berørte, dvs. de ansatte, deres organisasjoner og ledelsen.

Planen innebærer i hovedsak en formalisering av den ansvars- og funksjonsdeling som avdelingen har praktisert de 2-3 siste åra. Skissen viser organisasjonsplanen slik den er foreslått. Verkstedet foreslås organisert som tidligere med verkmester og to formenn i henholdsvis plateverkstedet og maskinverkstedet. Verkmester rapporterer direkte til avdelingsleder.

Utleiedelen vil bestå av maskin- og radioutleie ledet av en oppsynsmann. Denne oppsynsmannen rapporterer til seksjonslederen for maskindriften. Lager/innkjøp er også foreslått lagt inn under maskindriftsseksjonen. Med innkjøp menes det innkjøpsarbeid som maskinavdelingen driver i dag. Vår totale innkjøpsfunksjon er under vurdering og organiseringen av denne vil bli diskutert senere.



Figur Detaljert organisasjonsplan mask.avdelingen

I den daglige personalledelse er lager/innkjøp og stabsfunksjonen underlagt oppsynsmann utleie.

Det foreslås opprettet en stabsfunksjon på avdelingen. Stabsfunksjonen skal i hovedsak ta seg av oppgaver som er av felles interesse for alle avdelingens funksjoner, samtidig om det skal være et internt serviceorgan.

Videre foreslås det at maskinavdelingens personell på Vervingen og Sande vegstasjon overføres til vedlikeholdet. Her må det som

erstatning for dette finnes praktiske samarbeidsformer mellom vedlikeholdet og maskinavdelingen for reparasjoner og vedlikehold av bygninger og maskiner.

Berørte organisasjoner og alle avdelinger har fått forslaget til uttalelse. Fristen gikk ut 15. september. Forslaget vil senere bli behandlet i driftsmøtet/ledermøtet.

Forbud mot russ (og andre) i løs vekt



Anton Asbjørnrød

På bakgrunn av en rekke alvorlige ulykker som særlig har gått ut over passasjerer som har sittet usikret bak i varebiler, blir det fra 1. april 1990 innført forbud mot all transport av passasjerer i godsrom og på lasteplan i varebiler, kombinertbiler og lastebiler bortsett fra enkelte unntak for militærtaktiske kjøretøyer og sivilforsvarskjøretøyer.

I varebiler og kombinertbiler registrert for første gang i Norge før 1. mars 1986, samt i lastebiler, er det i dag tillatt å transportere inntil åtte personer. Det er imidlertid ikke tillatt å sette inn seter for disse passasjerene i varerommet uten å omregistrere bilen til personbil. Passasjerene har derfor hittil måttet sitte usikret på gulvet i varerommet.

Fra 1. mars 1986 ble det innført nye kjennemerker for varebiler, sorte tegn på grønn bunn, samtidig ble det gitt forbud mot transport av personer i varerom på all vare- og kombinerte biler registrert etter denne dato. Forbudet gjaldt ikke passasjerer på lasteplan på lastebiler.

For personbiler med mer enn to seterader registrert etter 1. januar 1984, har det vært krav om bilbelter for passasjerer i baksetet. Fra 1. juli 1989 er denne regelen endret slik at kravet skal gjelde alle biler, også eksempelvis varebiler som bygges om til personbil etter denne dato.



Tryggere russetid etter at det nå blir forbudt å frakte passasjerer løst i godsrom og på lasteplan.

Varebiler som har vært registrert i over ti år kan ombygges til personbil uten å betale noen tilleggsavgift. I forbindelse med innføring av forbud mot transport av passasjerer i godsrom og på lasteplan, har Toll- og avgiftsdirektoratet utarbeidet nye avgiftsbestemmelser med et utvidet bruksfradrag ved ombygging av varebil som har vært registrert i mindre enn ti år. Denne bruksfradragsskalaen strekker seg fra 10 % bruksfradrag når bilen er ett år gammel og jevnt fallende til 90% når bilen er ni år gammel.

Bestemmelsen om forbud mot passasjerer i varerom synes særlig å ramme "russen". Biltilsynet har hatt stor pågang fra det kommende russekull som har ønsket orientering om disse bestemmelsene. Vanskeligheten synes å være

størst når det gjelder å montere bilbelter. Dette vil koste en del, noe som ikke alltid er like populært. **Det paradoksale er imidlertid at påbudet om bilbelter for passasjerer i baksetet kun gjelder for personbiler som har to seterader (forsete og baksete). Hvis en større kassevogn, en populær biltype blant russen, ombygges til personbil med tre seterader er det ikke krav til bilbelter i det hele tatt!**

Påbudet om bilbelter bak vil derfor i liten grad fange opp det problemet det var tenkt å løse, nemlig passasjerer bak i større kassevogner som ombygges til personbiler. Vi har hatt kontakt med Vegdirektoratet om dette problemet uten at det har lyktes å få forandret på regelverket, så derfor er vi omtrent like langt (eller kort) som før!



Virksomhetsplanlegging

Det skjer...fortsettelse

Staten fornyer seg, også Statens vegvesen Vestfold

Du har hørt og lest mye om statens behov for effektivisering og fornyelse. Det er laget programmer for gjennomføring av fornyelsen - og vi har allerede tatt del i dette gjennom egenregikalkyler, effektivisering av maskindrift og bruk av styringsdata i vedlikeholdet. Nå skal den samme planmessige utviklingen også skje på alle avdelinger.



Tore Solberg

VIRKSOMHETSPLAN - ?

Du leste riktig. Virksomhetsplan er det nye ordet i vegvesenets planlegging. Fra årsskiftet 1990/91 skal alle vegvesenets fylkesorganisasjoner og øvrige statlige virksomheter lage sin egen virksomhetsplan. Dette har sammenheng med den fristilling statlige virksomheter skal få.

Hva er så en virksomhetsplan? Min korte forklaring er:

Det er en plan for ett år som er bygget på tildelt budsjett som skal vise hvilke mål vi skal nå og de prioriteringer vi gjør på ressursbruken.

Planlegging har vi selvsagt drevet med i lang tid, men det er ikke alt tidligere planarbeid som oppfyller disse kravene. Det trengs en redigering i selve utformingen - og gjennomført bruk av målformuleringer. I dag er det ofte slik at vi omtaler virkemidler som mål.

STYRINGSVERKTØY FOR LEDERSEN

Med økte krav til effektivitet og resultater, må ledelsen ved vegkontoret gis et apparat som gjør det mulig å ha styring med planlegging og gjennomføring - og motta rapportering av oppnådde resultater. Det er gjennom virk-

somhetsplaner lagt vekt på at oppnådde resultater i større grad skal bli det nye kvalitetsstempelen på statlig virksomhet. På den måten blir aktivitetene som har ført til resultatene av mindre betydning. Men kravene til kvalitet er de samme, høye som tidligere.

MEDVIRKNING FRA ANSATTE

I virksomhetsplanens ide ligger medvirkning fra ansatte på flere trinn i planarbeidet. Gjennom avdelingen inviteres alle til å bli med på å foreslå mål for arbeidet det kommende år. Hvorvidt den enkelte avdeling oppnår målene, vil det også komme tilbakerapportering på. Den enkeltes arbeidsoppgaver vil forhåpentligvis oppleves som mer interessante med denne muligheten for å delta i arbeidet med å utarbeide mål, delta i gjennomføringen og få rapporter om resultatene.

INNFØRING HOS OSS

Det kommer til å ta nesten ett år å lære seg nye planteknikker og tilpasse dette arbeidet til de rutiner vi i dag har. Tiden fram til mars/april 90 vil bli brukt til opplæring overfor ledergruppen - de har allerede startet - seksjonsledere, vegmestere og de øvrige ansattegrupper.

Det vil bli gjennomført kurs og informasjonsmøter slik at alle skal føle seg trygge med nye ord og systemer på arbeidsplassen.

På rv. 307 - Gravdal bru foregår det reparasjonsarbeider. I oktober skal det PÅFØRES SPRØYTEBETONG på underkant av brua. EL

I oktober blir det eller SANDBLÅSING OG MALING AV STÅLBJELKER på Tem bru på rv. 312. Landkar og fylling rundt landkar skal repareres. Dekkearbeider. EL

På E 18 Kopstad bru foregår det REPARASJON AV BRUPLATE; dvs. meisling, pigging, sandblåsing, maling og gjenstøping. EL

Ellers driver bruseksjonen med FUGEARBEIDER over hele fylket før vinteren setter inn.

I oktober ferdigstilles fv. 820 Skjerven - Ramnes grense. GMB

Det blir full drift på gs-veg Valleåsen - Revetal (rv. 35) og rensk/beplantning på rv 8, Elveveien. GMB

KVERKENUNDERGANGEN på rv 8, Elveveien, er ferdig planlagt og blir mye dyrere enn tidligere antatt. UKLART OM ARBEIDENE KOMMER I GANG. GMB

På rv. 303 Melsom skole - Vear blir det STOPP FOR I ÅR. Årets bevilgning er oppbrukt. GMB

ANLEGGslederskolen starter i Holmestrand i uke 42.

21. - 22. oktober blir det DANMARKSTUR for ansatte med familier.

Biltilsynet i Larvik skal besøke 5-6 videregående skoler i forbindelse med kampanjen mot utforkjøringsulykker. Aas

Biltilsynet i Larvik får besøk av 12 elever fra Larvik yrkesskole. Ellers blir det tilsynsarbeid med kjøreskolene. Aas.



Det skjer...fortsettelse

På E 18-ANLEGGET i Semsbyen blir det asfaltering, betongdekkelegging, montering av belysning, rørlegging/drenering og diverse pussarbeider. LK

24. oktober arrangeres det VEGBRUKERSEMINAR i samarbeid med Næringslivets hoveorganisasjon i Vestfold og Vestfold fylkeskommune. Tema blir Vegtransport mot år 2000. MJ

KURS:

- 2. okt.: Opplæring/oppfrisking EDB-basert grunnarkiv
- 3.-6. okt.: Planleggings- og utviklingssamtaler. 2 deltakere
- 6.-7. okt.: Stikningskonferanse. 3 deltakere
- 9.-10. okt.: Samfunnsplanlegging 3 deltakere
- 9.-11. okt.: VIPS 1 deltaker
- 9.-11. okt. Satelittkartlegging. 1 deltaker
- 9.-13. okt.: Tilleggskurs i registreringsarbeid for kontorpersonelet i biltilsynet. 2 deltakere.
- 9.-13. okt.: Tilleggskurs for tilsatte i kjøretøyteknisk seksjon i biltilsynet. 1 deltaker
- 9.-13. okt.: Lagerforvaltning. 1 deltaker.
- 10.-12. okt.: Konferanse for økonomiske saksbehandlere. 1 deltaker.
- 10.-12. okt.: Kurs om utvikling av kvinner innen regnskapsseksjonen. 3 deltakere.
- 16.-20. okt.: Prosjektarbeid. 1 deltaker.
- 23.-27. okt.: Innføringskurs i EDB. 2 deltakere.
- 26.-29. okt. Grunnkurs i innkjøp. 1 deltaker.

Turmarsj i Angers klev

Familiedag på historisk grunn



Deltakerne på turmarsjen var mellom to måneder og 70 år

Lørdag 2. september arrangerte Statens vegvesen Vestfold turmarsj for ansatte med familie. Dette var en del av den lokale jubileumsfeiringen.



Margrethe Jansen

Vi fikk anledning til å utforske Angers klev, en del av den gamle Kongevegen og nevnt i skriftlige kilder allerede fra 1300-årene. Hver familie ble utstyrt med sekk med rikelig med niste for turen. Det var bare blide fjes å se langs den bratte stien - hvor det var innlagt en del spørsmål. Været var også på vår side - masse sol og klart sensommervær - så vi kunne se langt til havs. Og deltakerne - de var mellom 2 måneder og 70 år.

Etter turen var det samling ved Botne skiforenings hytte hvor vi grillet pølser. Vi hadde spørrekonkurranser igjen - og det ble utvist stort engasjement. Det var i det hele tatt en meget vellykket tur med positive mennesker. Vi ble sørget veldig godt for hele dagen - vi spiste nesten hele tiden! Det er fint å oppleve hverandre på en annen måte enn de vanlige gode arbeidsdagene.

Endring i innkjøpsforskriftene:

Ved kgl. resolusjon av 14.okt. 1988 er pgr. 38 siste ledd i forskrift for kjøp av varer og tjenester til Staten endret.

Siste ledd skal lyde slik: "Ved kjøp fra statlige institusjoner og forvaltningsbedrifter skal sikkerhet ikke stilles.

Yngvar Pedersen



OKTOBER

Velkommen!

Anne Hvitmyhr - laboratoriet

Karl Erik Bergfall - laboratoriet

Monica Ellingjord - lærling

Frode Eriksen - lærling

Heidi Haugland - lærling

Øyvind Røed - anlegg

Grethe Mehammer - anlegg

Jan Sigurd Torp - anlegg

Per Olav Wierød - anlegg

70 år:

**14/10: Kåre Eik,
Heddesvei 7, 3170 Sem**

**Endring i arbeidsområde:
Elisabeth Lie - vikar som
tegneassistent**

Det skjer i oktober:

I oktober blir det UTSKIFTING AV STIKKRENNER på fv. Z-207 (Larvik). OE

Ellers skal område 3 drive med MASKINELL KRATTRYDDING lang riks- og fylkesvegene. OE

Oktober går ellers med til OPPSETTING av BRØYTESTIKK.

VINTERBEREDSKAPEN i vedlikeholdet starter i oktober.

I oktober vil ellers rapporten om FORURENSINGSPROBLEMENE I HOLMESTRANDSTUNNELEN være klar. Skj.

Det blir MALING og LEGGING AV PLASTMERKING på nyasfalterte riks- og fylkesveger i oktober. KJ

Skiltseksjonen skal ellers sette opp kommunegrenseskilt i Sandefjord og forbikjøring forbudt-skilt på Klinestad - Tassebekk og vedlikeholde portaler. KH/KJ

På rv. 312 Kjelle - Sem blir det GRØFTERENSK i oktober. Det samme gjelder for rv 306 Borre - Skoppum. Her blir det også skifting av stikkrenner. Arntzen

På rv. 307 i Andebu skal det skiftes STIKKRENNER OG DRENERES. TJH

Ellers blir det reparasjon og oppsetting av KANTSTOLPER. Bakken

HOVEDPLANVEDTAKET for E 18 i nordre Vestfold ventes fra VDR i første del av oktober. SA

Vi sender planene for nytt HOVEDVEGNETT I TØNSBERG til kommunal behandling sammen med våre vurderinger av de innkomne merknadene. ØF

Vegkontoret vil avgj uttalelse til VDRs forslag til nye vegnormaler. SH

REGULERINGSPLAN for ny rv. 310; Sydovervegen forventes stadfestet av Borre kommune. Et historisk vedtak!

EVALUERINGSRAPPORTER for prosjektet "Trafikkavvikling E 18" er ferdige i oktober. RL/ESch/Ca/Bakken

Trygg Trafikk holder LANDSKONFERANSE for distrikts- og fylkessekretærer på Havna. Fra Statens vegvesen deltar RMH og AHC som gjester. IB

POLITIMESTERMØTE for UP-distrikt 4 blir avholdt på Gautefall. Fra oss deltar Le, MB og AHC som gjester.

På E 18 i Sem, Østre Åmot bru STØPES LANDKAR VEST i oktober. Dessuten bygges det stillas og forskales det for overbygningen. EL

Fortsettelse s. 10