



Aktuell!

# Vestfolder'n

Internt organ for Statens vegvesen Vestfolds ansatte

## Motorveg på sviktende grunn



*Vedlikeholdsområde 03 gjennomfører nå omfattende dreneringsarbeider på E 18 mellom Tassebekk og Klinestad. På bildet: Tore Svendsen (t.v.) og Ragnar Bergan.*

Motorvegen mellom Tassebekk og Klinestad som ble åpnet i 1979 har lenge hatt betydelige setningsskader. Årsaken er at dreneringen har sviktet. I år blir det gjennomført omfattende dreneringsarbeider på strekningen.

**Side 4**

Velferd på  
"Victoria" og  
Straand

**Side 6 -7**



Redaktør: Erik Thomassen

I redaksjonen:  
Jorun Sætre Bringaker

Utgitt av  
Statens vegvesen Vestfold,  
Postboks 323, 3101 Tønsberg

Redaksjonsråd:  
Anton Asbjørnrød,  
Tore Jan Hansen,  
Kåre Holtung,  
Trygve Larsen  
Johan Lepperød

Sats&lay-out:  
Statens vegvesen Vestfold

Trykk: ELO Grafisk,  
Østre Halsen, Larvik

Opplag: 700

## Redaktøren mener:

# Ikke noe A- og B-lag!

Endelig er hovedplanvedtaket for ny E 18 i nordfylket "i hus". Nå kan vi med entusiasme se framover mot de store oppgavene vi står foran. Vi er likevel slett ikke sikker på at alle i etaten ennå har innsett hvor store endringer dette storanlegget vil medføre for de aller fleste av oss.

Når E 18-anlegget er i full drift vil de årlige investeringene her ligge på ca. 300 millioner kroner. Dette er mer enn det etaten samlet omsetter for i 1990. Kanskje vil mer enn annenhver krone vi bruker i 1993/94 gå til anlegget i nordfylket. Sagt på en annen måte: Anleggsriggen i Holmestrand med sine 25 arbeidsplasser vil disponere

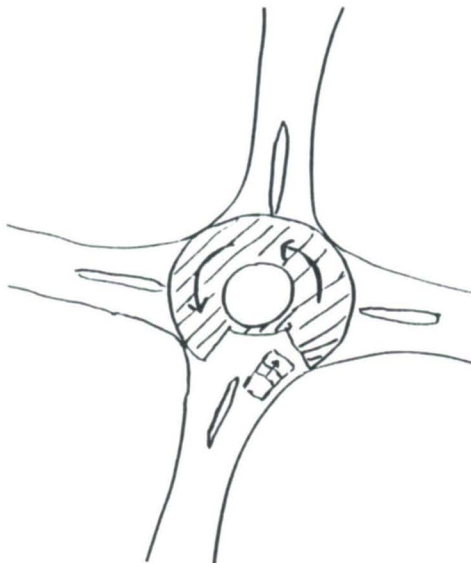
mer penger enn vegkontoret, vegstasjonene, biltilsynsstasjonene og småanleggene til sammen. For å si det på enda en annen måte: Sjansene for at vi har fått en gjøkunge i reiret er avgjort til stede!

Dette stiller store krav til ledelsen både på anlegget i nordfylket og i etaten som helhet. Det er helt vesentlig at folk ikke skal komme til å føle at det har blitt et A- og et B-lag i etaten. Faren for dette blir ikke mindre av at det vil kunne bli (og tildels allerede er) bedre lønnsbetingelser for en del av de som knyttes til anlegget i nordfylket enn for oss andre. Man kan også frykte at "pengerikligheten" og den

relativt frie stillingen anlegget i nord vil få vil kunne medføre gnisninger også av andre grunner.

E 18 i nordfylket er en stor oppgave, men ikke mer vesentlig enn alle andre oppgaver i etaten. Alle er vi nemlig like viktige i arbeidet med å få vegtrafikksystemet til å fungere på best mulig måte enten vi jobber i biltilsynet, i vedlikeholdet, i fellestjenesten eller hvor som helst ellers. Det ligger derfor en stor og viktig oppgave i å involvere alle ansatte i det som skal skje. Vestfolder'n lover å følge opp med nyheter og gjerne også kommentarer og meninger om arbeidet med prosjektet i nord framover.

## Østfold-modell løser problemet?



Nå kaster man seg inn i rundkjøringsproblematikken også på den gærne siden av fjorden. Fra vår filial i Moss har vi mottatt et memorandum med tilhørende utkast til endelig løsning på problemet. Her er det valgt en fysisk løsning med elementer fra svingdør-/Wankelmotorprinsippet. Hele rundkjøringen er dekket av en skive, der det på en side er skåret ut plass til en bil. Skiven er i konstant rotasjon, drevet av en liten motor. Når skiven er åpen mot en av armene, er adkomsten lukket mot de øvrige. Er "utsparingen" ledig, er det bare å kjøre inn på riktig tid, følge rotasjonshastigheten og kjøre ut i ønsket arm, hvor første ventende bil kan smette inn. Står det ingen der, er plassen ledig for første bil i neste arm. Er det bare trafikk i en arm, vil skiven ta meg seg en bil pr. rotasjon. Vestfolder'n har forelagt modellen for kompetente krefter i vegkontorets sjuende etasje som mener at ideen er interessant og muligens bør prøves ut i Moss- eller Fredrikstadsområdet. Med de effektivitetskrav man stiller på vår side av fjorden vil imidlertid modellen bare være aktuell med minst tre utsparinger i skiven. Vi bøyer oss like fullt i (asfalt)støvet og imøteser nye bidrag fra fjern og nær!

---

Ny E18 i nordre Vestfold:

# Arbeid med detalj- og byggeplaner, rigg og bemanning

Etter at hovedplanvedtaket for nye E 18 i nordre Vestfold omsider forelå 7. september har oppmerksomheten fullt ut kunne rettes framover mot anleggstart som beregnes til høsten 1991. Første detaljplan vil bli lagt ut til offentlig ettersyn i første halvdel av november. Anleggsavdelingen er i gang med å utarbeide spesifikasjoner for anleggsriggen og bemanningen drøftes med adm./øk.-avdelingen.



---

av Erik Thomassen

Klagefristen på hovedplanvedtaketer 19. oktober. Steinar Aspen regner imidlertid med at kommunene og enkelte faginstanser vil trenge noe lenger tid enn dette på å behandle vedtaket. Sande kommunestyre skal for eksempel ha møte 10. november, og her kommer man muligens til å klage på plasseringen av kryssområdet ved Gutu. En regner også med at det kan komme klager fra de andre involverte kommunene og grunneiere i området. Innkomne klager vil bli behandlet i Samferdselsdepartementet, trolig i løpet av våren.

I første halvdel av november vil detaljplanen for den 5,5 km. lange strekningen Buskerud grense - Hallan bli lagt ut til offentlig ettersyn. Neste parsell, Hallan - Hvitingsrud, med tunnelen gjennom Hanekleiva vil etter planen bli lagt fram i første halvdel av januar.

Byggeplanarbeidet er for lengst kommet igang, og planene for Gutufossen bru i Sande, som er startpunktet på anlegget, er snart ferdige og man har startet med utarbeidelsen av anbuds-dokumentene. Starttidspunktet vil avhenge av når detaljplanen er stadfestet og når grunnen i Gutu-området kan tiltres.

Anleggsriggen skal bygges i Barstad industriområde (syd for Foss-feltet, innkjøring fra Greaker bil) i Holmestrand. Kravene til riggen spesifiseres nå av anleggsavdelingen, og dette arbeidet skal være avsluttet til 1. desember. Totalt blir det arbeidsplasser til ca 25 personer på riggen. Spesifikasjonene vil så bli sendt ut til entreprenører som skal tegne forslag til riggløsning. De vil altså konkurrere om oppdraget både når det gjelder løsning og pris.

Øystein Ludvigsens tidligere engasjement på plangruppa ble lyst ut i slutten av september. Dette er et fire-års engasjement som vegplanlegger.

Anleggsavdelingen og adm.øk.-avdelingen arbeider nå ellers med bemanningsplanen for anlegget. Fra anleggstart er det behov for en person til fellestjenestene og en til regnskap. Her vil det ellers skje en opptrapping etter behov. Behov for personer til å ta seg av innkjøp, informasjon, EDB, verne- og arbeidsmiljøspørsmål og personaloppgaver er for tiden under diskusjon.

Til driftsplan, oppfølging og EDB-drift er det behov for en person i løpet av våren 1991. Senere vil det bli vurdert om det er behov for ytterligere en person, sannsynligvis i midten av

1992. Fra anleggstart blir det ellers behov for to stikningsoppsynsmenn. Dette antallet må økes utover i 1992, sannsynligvis med to personer.

I forbindelse med anleggstart tar vi sikte på å ansette noen flere vegtjenestmenn, sier Karl Høiland, dette må imidlertid sees i sammenheng med bemanningen i Stokke. Anleggsleder for egenregiarbeider vil bli ansatt fra ca. 1. juni 1991. I tillegg går man inn for å ansette assisterende anleggsledere på egenregi- og bruarbeider fra årsskiftet 1991/92. Disse skal rekrutteres fra oppsynsmannsgruppen og vil få vegmester-betingelser.

Det vil bli ansatt en kontrollingeniør på betongarbeider fra ca. 1. oktober neste år. Ellers vil det bli byggelederstillinger for fjellarbeider og øvrige entreprisearbeider fra første halvår 1992. Det kan også bli behov for kontrollingeniører på disse to områdene.

En del personer er alt ansatt eller utpekt til å jobbe med anlegget. Karl Høiland er prosjektleder, Olav Lervik skal jobbe med kvalitetssikring, Geir Magne Bø er ansatt som leder for stikning og geometrisk kontroll, Einar Lunde blir anleggsleder for bruarbeidene, mens Dag Atle Tangen blir byggeleder for betongarbeidene

# Samarbeid gir styrke

Aktivitetene rundt jubileumsfeiringen i fjor bidro til å sveise oss bedre sammen til en gjeng. Det styrket fellesfølelsen - vi er en etat.

Det å bruke fornavn til hverandre er en detalj, men det betyr også noe. Vi kommer nærmere hverandre, vi blir mer en del av en vennegjeng. Det forplikter også noe, vi oppfører oss skikkelig overfor venner.

Jeg føler at vi har kommet langt med å være en gjeng, en fagetat som tror på det vi holder på med. Vi er opptatt av at Statens vegvesen har en viktig rolle i samfunnet. Vi er tent på oppgavene og vil bevise at vi kan løse oppgavene på en god måte. Vi vil vise at vi er konkurransedyktige, og at vi er best!

Vi jobber nå med å få til målstyring for Statens vegvesen. Da må vi klargjøre hvilke mål vi har, hva samfunnet forventer av oss. Med utgangspunkt i fastlagte delmål er det nå opp til avdelingene å utforme arbeidsmål for 1991.

Målstyringen forutsetter i neste omgang fordeling av ansvar og myndighet. Det er mange i vår organisasjon som er villige til å påta seg ansvar. Vi har en faglig sterk etat med mange erfarne personer. Klarer vi å organisere oss slik at disse får utfolde seg?

Vi har forskjellig bakgrunn, men vi har alle fått en plass i "gjengen" for å gjøre en del av jobben. Mange arbeider med samme sak, men vi har forskjellig rolle - avhengig om vi har vårt daglige virke ute på vegen, på "stasjonen" eller inne på vegkontoret. Mange er med på å legge til rette, mens andre er i fronten mot publikum ute i kontrollhallen eller i brøytebilen.

Det jeg vil fram til er at vi drar lasset sammen. Samarbeid er viktigere enn noen gang, om vi skal nå målene på en god måte.

Smidighet og godt samarbeid er det mye av. La oss videreutvikle det. Legg vekt på engasjementet rundt oss. Tar vi alt i beste mening oppfatter vi også litt kritiske spørsmål konstruktivt. Det er ikke alltid like lett å gi ris og ros på en god måte. Det synes iallfall jeg.

Vi skal bli enda bedre!

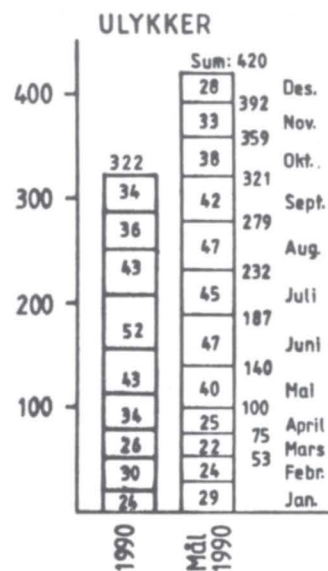
Nils I. Skjevik

## Få ulykker også i september

Trenden fra august ser ut til å holde seg. I september skjedde det klart færre ulykker enn det statistikken skulle tilsi på vegene i Vestfold. Totalantallet var 34 ulykker, mens måltallet for 1990 har basert seg på 42 ulykker i september.

Sjansene for at vi skal klare å komme ned på 420 ulykker (som målet er) er derfor svært gode. Gjennom vegplanperioden 1990 - 93 er det så meningen at antallet ulykker skal senkes til 400 pr. år.

3 mennesker ble drept i Vestfold-trafikken i september. En 19-åring ble drept i en motorsykkelvelt på Vestmarkaveien i Larvik, en 33 år gammel mann ble drept i en utforkjøring med motorsykkel på riksveg 310 ved Kjær og en 80 år gammel fotgjenger døde etter skader han ble påført da han krysset vegen i Stokke sentrum.



Takk for  
oppmerksomheten  
ved min 60 års dag!

Sverre Sjøe

# Ny drenering på E 18 Klinestad- Langåker

På strekningen Klinestad - Langåker på E 18 er det nå satt i gang nytt dreneringsarbeid. Skadene på vegen har vært synlige i en årrekke, og er et godt uttrykk for hvor viktig det er å drenere skikkelig. Arbeidet er kommet igang ved Hotvedtveien bru og skal senere starte opp ved Klavenesveien bru ved innfarten til Sandefjord. Det er vedlikeholdsområde 3 som gjør denne jobben.

av Jorun Sætre Bringaker  
og Erik Thomassen

Det ble kort tid etter åpningen av denne parsellen av E 18 i 1979 konstatert sprekker i betongdekket. Det er også synlige setningsskader. Det er helt på det rene at dreneringen som ble utført da vegen ble bygd ikke var tilstrekkelig. Grunnvannet i området har stått helt oppe i terrenget. Målinger av trykket er gjort og det er over lengre tid holdt øye med vannet her. Ved Hotvedtveien bru dreier det seg om ca. 300 m på hver side av vegen. Ved Klavenesveien bru ved innfarten til Sandefjord er det en del mer å gjøre. Her er det ekstreme grunnforhold. Grøftene står her fulle av vann.

Det som konkret må gjøres for å bedre på dette er en tørrelgging av vegfundamentet, grøfta må forsegles med leire, overvann skal ned i kummer til utløp. Det viser seg også at enkelte steder må fjellterskler sprenge vekk. Ettersetninger etter utført drenering kan forventes.

Arbeidet er nøye planlagt, og oppsynsmann Arild Birkeli sier at dette er en kurant og grei jobb. Kostnadene er beregnet til ca. kr. 550.000,- fordelt på to områder på vegen. I tid er det be-



regnet 35 dager på jobben. Men en må også regne med at uforutsette ting kan skje underveis, så det kan fort bli flere dager. Birkeli regner med at man skal klare å forsere ca. 65 m pr. dag.

To gravemaskiner er innleid for jobben, en foran og en som driver med etterplanering. To mann i grøfta og en bil. Vi har pukklevering av firma Øyen i Kvelde til en pris på kr 79,- pr. m3 levert på arbeidsplassen.

Arild Birkeli er oppsynsmann på denne jobben. Med seg har han Anders Ragnhildrød, Ragnar Bergan og Tore Svendsen. Noe skiftinger av mannskap vil det til enhver tid være her.

Arbeidsforholdene på E 18 er ikke enkle. Guttene har etterhvert funnet ut at det å ha lengre arbeidsdager og fri hver fredag er en god ordning. Det har de gjennomført her, og dette synes de fungerer meget bra. Viktig er det at de selv kan finne ut hva som er best for dem. En er ganske tung i hodet og sliten etter å ha jobbet flere dager i strekk på en veg med så stor trafikk.

På grunn av de vanskelige trafikkforholdene er det spesielt viktig at skiltingen er god. Det er lagt opp til grundig forvarsling, skikkelig markering med to sperrevogner (to piler mot hverandre), sidesleng for å få ned hastigheten og kjegler for å vise begge kjørebanelene.

Område 3 gjennomfører nå dreneringsarbeid på E 18 Klinestad - Langåker. Grøftene står mange steder fulle av vann.

# Kjempeoppslutning om vellykket velferdstur

Fredag 7. - lørdag 8. september 1990 ble det arrangert velferdstur for de ansatte ved Statens vegvesen Vestfold med tur på Telemarkskanalen og overnatting i Vrådal. På returen besøkte man blant annet bergverks- og skimuseet på Kongsberg.

av Jorun Sætre Bringaker

Etter de vellykkede arrangementer i jubileumsåret 1989 var det bred enighet om at noe lignende burde ordnes hvert år. Det ble bestemt at en tur skulle vi ha og da med anledning for alle ansatte til å være med. Biltilsynet i samarbeid med velferdskomiteen la ned mye arbeid for å få arrangert en tur for så mange. Innbydelsen med programmet ble sendt ut i god tid før ferien slik at folk fikk lang tid til å tenke på dette. Ved fristens utløp hadde det meldt seg på 145 ansatte, til arrangementskomiteens store forbauselse. Det førte automatisk med seg litt mer "ordning" for komiteen. De gjorde en kjempejobb.

Programmet var tidlig bestemt og ble gjennomført etter planen. Vi reise tidlig på fredag og var framme ved slusene kl. 11.00. Båten M/S Victoria tok oss med oppover i de trange kanalene og småvannene som lå mellom slusene. Spekemat ble servert i to puljer på båten og det smakte utmerket for alle begynte da å bli sultne. Vi kan godt si at stemningen begynte å bli bra, alle hadde godt humør, pratet med kjente og ukjente. For det er vel slik fremdeles at ikke alle kjenner alle.

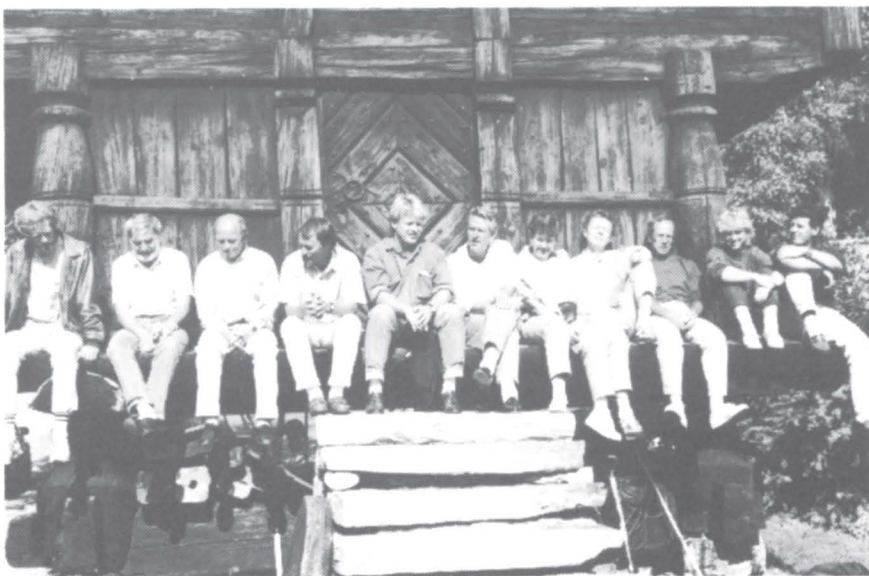
Da klokken nærmet seg 16.30 så vi Kviteseid foran oss. Der stod bussene og ventet på oss. Bussturen opp til



Stor stemning på Telemarkskanalen. Turen gikk fra Ulefoss til Kviteseid med "Victoria".

Straand og Vrådal hotell var ikke så lang, heldigvis. Noen trengte da en liten hvil, andre benyttet anledningen til å bli bedre kjent med hverandre. Noen var plassert på Straand hotell, noen på Vrådal og hyttene ved Vrådal hotell ble også benyttet. Alle visste på

forhånd hvor de skulle overnatte. Middagen skulle serveres kl. 20.30. Det stod i programmet, men vi har lov til å si at det tok alt for lang tid før middagen kom på bordet. Men da endelig middagen ble servert, var dette glemmt. Tore Søyland fra Biltilsy-



På stabburstrappa på Bolkesjø (f.v.): Kåre Holtung, Christ Heimdal, Rolf Sommervik, Stein Erik Brekke, Tore Søyland, Per Stangø, Elisabeth Bratås, Sigmund Riis, Øystein Ludvigsen, Hilde Kristiansen og Arild Vestbø

*Middag på Straand:  
F.v: Alfred Stølan,  
Bjørn Sørli, Jorun  
Sætre Bringaker,  
Svein Arne Nord-  
kvælle, Arnt Speta-  
len, Arne Dammen  
og Tor Anton Gran*



net i Tønsberg ønsket alle velkommen til bords og nevnte også noen praktiske ting. Vegsjefen benyttet også anledningen til å si noen ord samt å komme med et par gode historier. Sanger var også ordnet for anledningen og sanggleden var ok den.

Etter middagen var det anledningen til å svinge seg litt nede i restauranten i kjelleren på Straand hotell. Det var det også mange som benyttet anledningen til. Alle pratet med alle - stemningen var god. Det kan også nevnes at det var mange som var misunnelige på cap'sen til Lepperød. Det ble inn-

gått diverse veddemål som vi ikke bør gå inn på her. Cap'sen fikk han i hvert fall igjen dagen etter.

Avreisen var kl 09.30 dagen etter. Kanskje litt tidlig for mange, men alle kom med. Her kan nevnes at det måtte letes spesielt etter en hatt og en bukse før den ene bussen kom av gårde.

På vegen hjem var vi innom Heddal stavkirke og Bygdetun med omvisning. Kl. 13.00 spiste vi lunsj på Bolkesjø hotell. Etter det reiste vi til Kongsberg hvor vi var med på omvisning på Bergverksmuseet og Skimuseet. Der

var det vel kanskje Skimuseet som interesserte oss mest. Det var virkelig artig å se. Det ble her noe omplassering av folk på de forskjellige bussene slik at alle kunne komme så nær hjemstedet som mulig da bussene kjørte tre forskjellige ruter.

Vi som var med takker for en kjempefin tur. Denne takken går vel først og fremst til Biltilsynet som stod som arrangør. En spesiell takk til Anne Grethe Friberg, Tore Søyland, Anne Mari Johansen og Hilde Strand. Velferdskomiteen har oyerrakt blomster som takk for fin innsats.



*Sang hører med til et vellykket måltid! F.v.:  
Tore Svendsen, Ole  
Gunnar Lyngdal, Jan  
Eddy Eggar og Kåre  
Holtung.*

# Vestfold-innsats på det jevne i VM i presisjonskjøring på Voss

Lørdag 1. september 1990 var datoen for årets vegmesterskap i presisjonskjøring. Stedet var Voss og Statens vegvesen Hordaland stod som arrangør.

av Jorun Sætre Bringaker

Årets arrangement er det femte i rekka av Statens vegvesens interne konkurranse i presisjonskjøring. Interessen for å delta har helt siden oppstarten vært økende. Flere og flere maskinsjåfører har meldt sin interesse. Det er på forhånd lokale konkurranser i hvert fylke hvor deltakerne kan delta og konkurrere om å komme med på "laget" som går videre til landsfinalen.

Det er også viktig at Vegvesenets sjåfører engasjerer seg i den kunsten det er å kjøre presist og sikkert. Høy faglig standard og gode sosiale muligheter er viktige faktorer og er avhengig av hverandre. Det er klart at denne samlingen vil være med på å styrke sjåfør- og maskinkjørermiljøet i Vegvesenet.

Vestfold-deltakerne til årets vegmesterskap i presisjonskjøring reiste fredag morgen fra Ås. Det var i år flere som hadde med seg sine respektive og det ble bestilt en 15 seters buss slik at alle kunne sitte sammen. Det gir jo en litt mer sammenspleiset gjeng. Jan Eddy Eggar kjørte egen lastebil oppover fordi han hadde med seg tunnelvaskutstyret. Det skulle demonstreres på Voss.

Vi må også denne gang nevne at vi hadde med oss eneste jente i mesterskapet. Det gikk ikke helt upåaktet hen. Hun hadde oppmerksomhet på seg hele tiden. Hvem av mannfolka er det som hadde tålt et slikt nervepress?

Anne Berit tok dette helt med ro, avslappet og fin som hun er gjorde hun et respektabel innsats. Kanskje det blir med flere jenter neste år?

Resultatmessig hevdet Vestfold seg på det jevne denne gangen.

Våre deltakere var:

Stor lastebil : Gunnar Arnesen og Jan Eddy Eggar. Liten lastebil: Arne Rekstad og Anne Berit Askestrand. Veghøvel: Oddmund Nilsen og Bjørn Sørлие

De forskjellige øvelsene er krevende. Det kan nevnes at å åpne en colaboks med skrape på en veghøvel er ikke så enkelt. Det kreves konsentrasjon og nøyaktighet. Ingen skjelving på spakene der nei! I tillegg til de praktiske øvelsene er det også en teori prøve. Teori prøven for de som konkurrerer i

klassene for lastebil er mer omfattende enn prøven for de som kjører veghøvel. Her er øvelsene mer av praktisk karakter.

Hvis vi i det hele tatt skal trekke fram en av deltakerne så må det være Arne Rekstad. Han gjorde det meget bra i fjor og også dette året gjorde han en hederlig innsats. Det ble en 19. plass av 34 deltakere.

Det kreves iherdig trening for å gjøre en god innsats i en slik konkurranse. Vi oppdaget at i de andre fylkene har dette vært en mer prioritert oppgave. De har mer trening på banen i de forskjellige øvelsene.

Statens vegvesen Hordaland gikk av med sammenlagtseieren i år. De konkurrerte da også på hjemmebane med sine egne lastebiler og veghøvlere.



Vestfolds delegasjon til vegvesenmesterskapet: Bak f.v.: Oddmund Nilsen, Kåre Holtung. Foran f.v.: Arne Rekstad, Bjørn Sørлие, Anne Berit Askestrand, Gunnar Arnesen og Jan Eddy Eggar.



---

## Vi presenterer oss:



# Maskinavdelingen, Ås

Maskinavdelingens hovedmål er å være en lønnsom og konkurransedyktig serviceavdeling for Statens vegvesen. Vi lever av å selge tjenester til Vegvesenets øvrige avdelinger, først og fremst mot anleggs- og vedlikeholdsavdelingen. En forutsetning for å lykkes er at produktene våre har en akseptabel kostnad, riktig kvalitet og at alle har tillit og er fornøyd med vår service. Derfor tar vi gjerne imot saklig kritikk på det vi kan gjøre bedre. Om ikke kundene våre alltid har rett, så har de klagerett!

Maskinavdelingen har en omsetning på ca. 40 mill. kr. pr. år. Vår hovedoppgave er å kjøpe, leie ut og vedlikeholde vår egen maskinpark som er verdt ca. 80 mill. kr. Utleie-seksjonen er desidert størst med en omsetning på ca. 25 mill. kr.

Verkstedseksjonen er en hjelpefunksjon, omsetter for ca. 4 mill. kr. og drives helt tilsvarende et privat verksted under ledelse av verkstemesteren.

Vegvesenets hovedlager tiligger også maskinavdelin-

gen. Varer for ca. 5 mill. kr. strømmer hvert år gjennom lageret.

Vi har også ansvar for prosjektering av nye bygg og vedlikehold av eksisterende bygningsmasse. Det vil i praksis si alle vegstasjoner og anleggsrigger/brakker.

Mest av alt ønsker vi å være til for deg. Dersom du har ideer/spørsmål som vi kan hjelpe deg med, et problem som hører inn under vårt fag- og ansvarsområde, så kan vi sikkert finne løsninger på det meste.



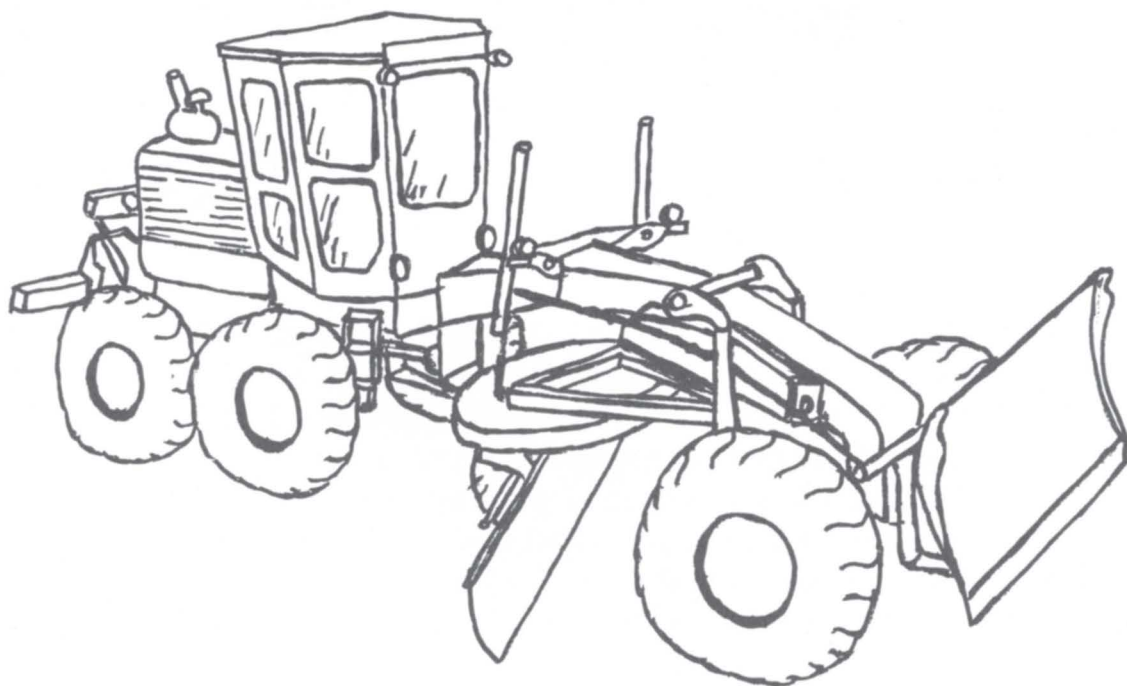
Ove Jensen



Bjørn Nilsen



Jonny Haugerød



Gunnar Eriksen



Knut Moe



Kåre Holtung

---

---

# ASKINAVDELINGEN



Sverre Sjue



Roald Karlsen



Kristian Pedersen



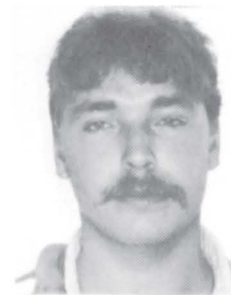
Roald Johansen



Morten Gulbrandsen



Eddie Vike



Tore Berntsen



Tor G. Frivoll



Nils W. Berg



Anne B. Askestrand



Bjørn Skjeggerød

# De ansatte på Maskinavdelingen/ Ås vegsentral:

## Ledelse:

**Maskinleder: Finn Skontorp Johnsen** er leder av maskinavdelingen fra primo oktober. Han har ikke vært i Vegvesenet før, men har meget god praksis fra privat industri. Han har bl.a. vært innom National Industri, vært produksjonssjef ved Saba A/S og drevet egen virksomhet.

**Overingeniør: Frank Larsen (53)** er n.k. ved avdelingen og har budsjett og økonomisk oppfølging samt innkjøp/utrangering av maskiner som hovedansvarssråde. Han kom til vegkontoret i Vestfold i 1971, og da med bakgrunn fra privat industri og anleggsdrift og fra Vegvesenet i Nordland. Frank har hytte.

## Seksjon verksteddrift:

**Verksmester: Ove Jensen (46)** tilhører oppsynsmannsstanden i vegvesenterminologi. Han er leder av avdelingens verksteddrift som også innbefatter vedlikehold av etatens bygningsmasse. Ove har gått gradene i Vegvesenet, fra læregutt via mekaniker, utdannelse og jobber som verksmester i private firma til han kom tiltake hit i 1977. Ove er ingen avviker, men er samboer med en oppsynsmann!

**Formann i maskinverksted: Kristian Pedersen (53)** begynte i Vegvesenet som mekaniker i 1960 og jobber som reisereparatør i 8 år til han overtok som verkstedformann. Skulle noe av det "gule" materiellet falle i staver er det Kristian eller Ove dere bør ta kontakt med!

**Mekanikere: Roald Johansen (56)** har jobbet som mekaniker hos oss siden 1966. Før det kjørte han buss i Sandefjord hvor han for øvrig bor. Roald har våre 514-biler som spesialitet, er iherdig og liker å "tale Roma midt imot".

**Eddie Vike (40)** er vår reisereparatør og er mye på farta i sin gule servicevogn. Begynte hos oss i 1973 etter endel år i landbruksmaskinbransjen. Allsidighet og evne til å improvisere er noen av Eddies egenskaper. Ellers har han crashlanda på Jarlsberg flyplass. (Med modellfly).

**Tore Berntzen (25)** begynte som lærling i Vegvesenet i 1986 etter å ha trådt sine yrkesmessige barnesko i båtbransjen. Han besto sin fagprøve med glans og har

nå søkt nye utfordringer. (Er i skrivende stund på bryllupsreise!)

**Tor Gunnar Frivoll (28)** er vår yngste mann på laget når det gjelder ansiennitet. Kom hit i mai i år etter mange år som reparatør i industrien. Tor Gunnar er eneste mann i verkstedet med fagbrev som anleggsmaskinmekaniker, de øvrige har fagbrev som bilmekanikere.

**Formann sveiseverkstedet: Sverre Sjøe (60)** har vært ansatt som platearbeider siden 1962, og som formann siden 1982. Sverre kan hjelpe dere med sveisereparasjoner og konstruksjoner i stål og aluminium. Han har bakgrunn som hvalfanger og sveiser på Kaldnes. Sverre går til jobben, ikke fordi han er så sprek men fordi han har så kort veg!

**Platearbeidere: Roald Karlsen (61)** begynte i vegvesenet i 1973 som lagerbetjent, og han hadde da en allsidig bakgrunn som bl.a. industrisveiser og selger av biler og oljeprodukter. Han har "et bein innafør" på vegkontoret. Roald er Tjømling.

**Morten Gulbrandsen (36)** er yngstemann i "smia" med bare 4 1/2 år "på baken". Han har imidlertid mange års fartstid i handelsflåten samt solid bakgrunn som sveiser/platearbeider og reparatør. Dersom Morten halter så har han bare spilt bedrifts fotball.

**Servicemann: Jonny Haugerød (46)** har bakgrunn som hvalfanger, maskinfører og sjåfør før han for 10 år siden overtok som servicemann i vår smørehall. Jonny tar også noe karosseri- og lakkeringsarbeid samt radiomontering i ledige stunder.

**Vaktmester: Bjørn Nilsen (58)** gjør sitt beste for å holde bygninger og uteareal på Ås vegsentral i orden. Han har tatt med seg punktlighet og nøyaktighet fra sitt virke som maskinsjef i handelsflåten, og har tidligere vært vaktmester ved Fylkeshuset.

## Seksjon maskindrift:

**Oppsynsmann: Gunnar Eriksen (40)** kom hit til Ås i 1973 og har gått gradene fra lagerbetjent via tomteformann og til nytilsatt maskinoppsynsmann. Han har an-

svaret for den daglige driften av vår maskinpark og leier ut våre maskiner til de øvrige driftsavdelingene. Dessuten har han ansvaret for driften av vårt sambandsutstyr. Gunnar har gått livets skole og er stadig under utdanning.

**Lagerformann: Nils Wilhelm Berg (55)** begynte i 1972 etter mange års lagerpraksis fra Bergans Auto A/S. Han har ansvaret for at driftsavdelingene får kjøpt det de trenger av kontormateriell, rengjøringsartikler og kjemikalier, arbeidstøy og verneutstyr til en fornuftig pris. Han skal dessuten sørge for at verkstedet får det de trenger av deler og rekvisita. Berg utgjør, på tross av sitt verv som verneombud, en alvorlig støykilde for arbeidsmiljøet på Ås. (Hemningsløs sang).

**Lagerbetjener: Anne Berit Askestrand (46)** er eneste kvinne som har sitt daglige virke på vegsentralen. Dette faktum, sammen med hennes lune vesen, har en positiv innflytelse i arbeidsmiljøet her. Hun begynte på lageret for 4 år siden etter å ha vikariert endel her og på anlegget som rengjørere. Anne Berit slo en svenske og en nordmann i Vegmesterskapet i presisjonskjøring på Voss!

**Bjørn Skjeggerød (45)** har allerede 20 års ansiennitet i Vegvesenet. Bjørn har tidligere vært maskinkjører på dumper og bulldoser samt lastebilsjåfør. Sammen med jobben på lageret er han av og til å finne bak rattet i planavdelingens registreringsbil. Bjørn "e'r ifrå Andebu" og er like stolt av det som av sin blankpolerte A-Ford.

## Stab:

**Knut Moe (60)** hadde vært sjømann og sjåfør før han i 1972 begynte ved sentralbordet ved Ås vegsentral. Da denne funksjonen ble lagt til nye Ås vegstasjon overtok han i 1987 vareruten til Hans Thv. Kittelsen. Denne jobben inkluderer bl.a. budtjeneste på vegkontoret.

**Maskininstruktør: Kåre Holtung (39)** har jobba det meste av sitt yrkesaktive liv i Vegvesenet. Mekaniker siden 1973 og instruktør fra 1985. Han har ansvaret for maskinføreropplæringen i driften og er ellers stedfortreder og altnuligmann på avdelingen. Kåre er måneskinnsbonde.

# Vegjuss:

## Bilansvarslovgivningen

Bilen er ugjenkallelig en del av vår kultur, og noe vi må forholde oss til enten vi har lyst eller ikke, enten som bilister eller som syklister eller fotgjengere. Ferdsel på vegen medfører faremomenter, og det er derfor rettslige regler om ansvaret ved å bruke bil. Reglene står i bilansvarsloven av 3/2 1965 nr. 4.

av Yngvar Pedersen

Loven gjelder erstatning for skade som motorvognen gjør på folk eller eiendom og forsikring for slike skader, jfr § 1. Men det er bl.a. en forutsetning at motorvognen brukes som kjøretøy, enten den er i fart eller står stille, f.eks. parkert rett over en bakketopp med kollisjon som resultat. En grave-maskin som er i arbeid og skader en person ved bruk av graveredskap blir ikke ansvarlig etter bilansvarsloven, men dersom gravemaskinen under kjøring langs vegen skader noe, vil dette dekkes av trafikksforsikringen.

**Motorvogn** er definert i § 3: "Kjøretøy som vert drive med motor og er laga eller esla til å køyrast på bakken (såleis og trådbuss (trolleybuss), men ikkje kjøretøy som går på skjener".

Etter § 4 er hovedregelen at skadelidte har krav på erstatning av kjøretøyets forsikringsselskap selv om det ikke er utvist uaktsomhet, mao. på grunnlag av et såkalt **objektivt ansvar** - uten skyld. Bakgrunnen for dette er motorvognenes farlige egenskaper og store skademulighet.

Praktiske eksempler på slikt objektivt ansvar er at: - en bil kjører inn i veggen på et hus - en bil kjører ned et skilt eller



*For skader forvoldt av kjøretøy gjelder objektivt ansvar - dvs. ansvar uten avhengighet av skyld - f.eks. om et kjøretøy skader et hus.*

en lysstolpe - en bil kjører på en fotgjenger. - en bil presser en syklist ut av vegen (selv om det ikke er fysisk kontakt).

Skadelidte kan i disse tilfellene i henhold til § 11 i bilansvarsloven også rette sitt erstatningskrav mot føreren av motorvognen, men han må da påvise skyld hos denne. Det mest praktiske vil derfor være å rette kravet mot forsikringsselskapet idet han der ikke trenger å påvise skyld. Lovens § 9 setter en grense for selskapenes ansvar på 1 million kroner for skade på gods og dersom kravet er på over dette kan det være praktisk å kreve det overskytende at føreren, men skyld på da påvises.

"Medvirkning" kan føre til nedsatt erstatning. Bakgrunnen for denne regelen er bl.a. å oppfordre til størst mulig aktsomhet i trafikken. Hvor en gårdbruker på høsten setter fra seg en

jordbruksmaskin eller et lass med med kalksekker tett inntil vegen, og dette blir skjult av snøen og skadet av en brøytebil - da kan han ikke kreve erstatning, iallefall ikke full erstatning for skadene. Det samme gjelder en fotgjenger som løper ut i vegen uten å se seg for og som blir påkjørt. Men her må en veie bilførerens atferd i forhold til fotgjennerens uforsiktighet.

Vi sammenstøt mellom kjøretøyer har vi **unntak** fra hovedregelen om objektivt ansvar. Da er ansvaret avhengig av skyld, såkalt **culpaansvar**, teknisk svikt ved noen av vognene eller at kjøretøyet er kjørt, frasatt eller behandlet i strid med trafikregler. Utgangspunktet er at den motorvognen (føreren) som har vært uforsiktig, blir ansvarlig for skaden, f.eks. ved å kjøre forbi uten å være oppmerksom og kolliderer, eller ikke har sikret lasten skikkelig slik at last faller av og

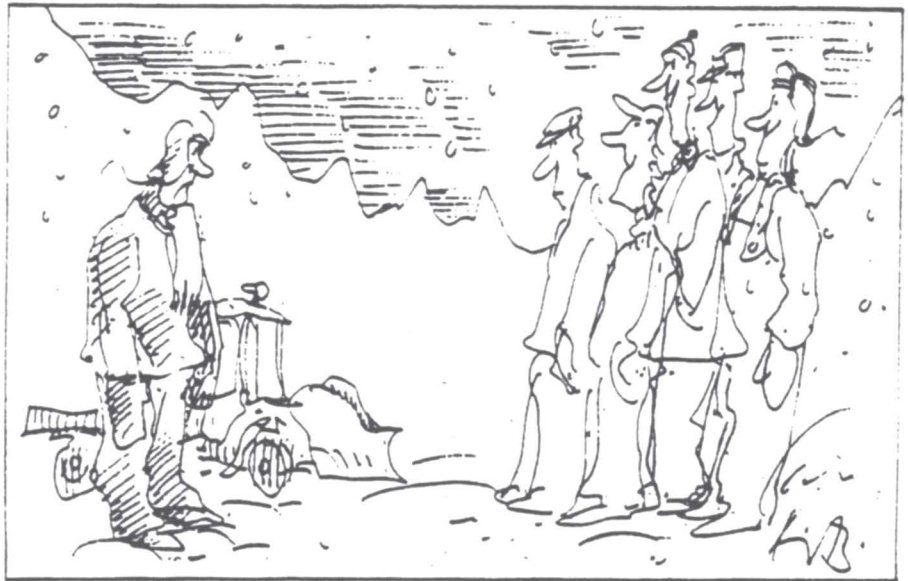
Fortsettelse side 15

# Vinterberedskap og arbeidsmiljølov

Tenk at det er blitt september. Jeg synes ikke det er lenge siden jeg lå ute på et svaberg i Oslofjorden og varmet og brunet mitt aldrende legeme. Og når september dukker opp i almanaken, er to ting sikre; det første er at fuglene drar syddover til varmere strøk, og det andre er at vegvesenet begynner diskusjonen om kommende vinters beredskapsopplegg. Det er jo klart vi ikke kan ha samme opplegget to år etter hverandre, men stadig gjøre forandringer. Jeg håper at forandringene er ment å bedre fremkomligheten og sikkerheten for trafikantene, og gjøre vinterjobben billigst mulig. I den forbindelse har jeg funnet frem ett innlegg som sto i Aftenposten 15.12.88 som omhandlet beredskap og brøyteopplegget i Statens vegvesen, men sett med en utenforståendes øyne. Innlegget er kalt "HENRY MED PLOGEN".

"Fra barndommens dal på Sunnmøre husker jeg naboen Henry. Han var ansatt i Statens vegvesen og kjørte en stor, gul lastebil. Når vi barna kom gående på vei til skolen, hendte det at vi fikk sitte på lasteplanet. Lastebilen var av merket Bussing Nag. Om morgenen måtte han dreie på en bryter. Da lyste en lampe på instrumentbordet. Etter fem, ti sekunder sluknet lampen. Da kunne han vri bryteren enda et hakk, og dieselmotoren startet med et øredøvende bråk. Bilen ristet og skaket, lasteplanet ble nesten røklagt.

Når sneen falt om vinteren, hadde Henry travle dager og netter. Det hørte med til jobben. Han kjørte plogen for holde vegene åpne. Sneen ble slengt langt inn i bjerkeskogen - for Henry hadde skikkelig fart på bilen. Folk som så plogen komme, måtte komme seg unna fortest råd. Vi barna



*Fem personer måtte til for å erstatte brøytesjåfør "Henry" da arbeidsmiljøloven kom. Derfor ble det private kontraktører som fikk overta. Loven gjelder ikke for dem.*

syntes det var spennende å gå et stykke fra veggen og få snedrysset over oss. Værgudene tok ikke mye hensyn til Henrys arbeidstid. Sent og tidlig var han på farten. Jeg kunne ligge i sengen i grålysningen om morgenen og høre dundringen av plogen som for etter veggen. Sa behøvde jeg ikke se ut av vinduet, jeg visste at det hadde falt sne om natten.

Men det sneede da heldigvis ikke hver dag i min barndoms bygd. Og når det ble oppholdsvær kunne Henry sove ut. Han smilte og var like blid bestandig. Det falt ham vel aldri inn den tanke at han arbeidet for mye. Han hadde en sikker jobb i Staten, da fikk han holde seg våken og i aktivitet når sneen falt.

Sist jeg var hjemme på Sunnmøre fikk jeg vite nytt om Henry. Vegvesenet hadde solgt lastebilen hans, brøytingen var bortsatt til private. Da ar-

beidsmiljøloven kom, måtte det fem personer til for fylle alle vaktene som skulle til for holde nødvendig beredskap om vinteren. Det ble for dyrt. Henry hadde vært hos legen og blitt uføretrygdet. Fem personer for gjøre det samme som Henry hadde klart alene med sin lastebil. Kunne det være mulig? Jeg tok en telefon til Vegdirektoratet i sakens anledning og klarte å spørre meg frem til en person som kunne svare - en meget forekommende og hyggelig mann. La det være sagt. Jo, det kunne nok tenkes at fem mann måtte til for å få kabalen til gå opp. Med arbeidsmiljøloven kom det nye regler og bestemmelser. Det heter at en person som har beredskapsvakt, skal avspasere med en femtedel av den tiden han hadde beredskap. Sagt på en annen måte: Hvis Henry hadde beredskapsvakt fra en fredag til neste fredag, skulle han ha fri mandag, tirsdag og onsdag i den påfølgende uke.



# GS-vegen Stangeby - Engås åpnet

## Skjerve vel takker for godt utført arbeid



Liv Karin Johansen fra Skjerve og omegn vel takket vegvesenet for jobben som var gjort på riksveg 308 og overrakte blomster til Halvor Garvik (t.v) og Kai O. Larsen.

17. september ble en merkedag for befolkningen som bor langs riksveg 308 mellom Stangeby og Engås på Nøtterøy. Da åpnet den lenge etterlengtede gang- og sykkelvegen på denne ulykkesutsatte strekningen.

Åpningen av den 2 km lange parsellen inngikk som en del av "avsparket" for aksjonen "Sykkelbyen Tønsberg - Nøtterøy" som i første omgang skal løpe fram til 1992. Snorklippet ble derfor foretatt av statssekretær Per Kristian Skulberg i Miljøverndeparte-

mentet (som stand-in for miljøvernministeren som egentlig hadde fått oppdraget). Overleveringen av anlegget til kommunen skjedde derfor onsdag 19. september, og den interne markeringen av raskt og godt utført arbeid skjedde i denne forbindelsen.

Anlegget har i tillegg til gs-vegen innbefattet breddeutvidelse og omlegging av riksvegen på en kortere strekning, avkjørselsregulering og støyskjerming. Total kostnad er 10,2 mill. kr.

Mens han hadde beredskap, kunne to ting skje - at det snedde eller at det ikke snedde. Hvis sneen lavet ned, måtte han ut med plogen. Men hvis det derimot var stjerneklart og oppholdsvær, kunne han ligge hjemme i sin seng, og sove den rettfærdiges gode søvn. Likevel skulle han ha tre dager fri. Slik er reglene. Resultatet er blitt, som min kilde i Vegdirektoratet

fortalte, at nesten all brøyting er satt bort til private. Det vil i praksis si en mann med lastebil og plog. Enmannsbedrifter slipper nemlig å følge arbeidsmiljøloven. 90 prosent av brøytingen på norske veier foregår idag i privat regi. Jeg undres på om noe annet land i verden har lignende ordning. Kan det tenkes at politikere andre steder på kloden innfører lover

### Bilansvar, forts fra side 13:

skader bakenforliggende kjøretøy. Tilsvarende vil den som kjører for raskt inn i et kryss med den følge at en annen bil kjører av vegen, kunne bli ansvarlig på grunn av uaktsomhet. Dette er en skade som er "gjort" av den første bilen selv om det ikke har vært fysisk kontakt mellom de to bilene.

Her kan vi komme opp i mange vanskelige situasjoner, og svært ofte ender saker med skylddeling, f.eks. hvor to biler møtes på en for smal bru og begge er i fart.

Hvor ingen har utvist uaktsomhet må hver av partene dekke sin skade, f.eks. hvor normal snøbrøyting fører til at frontruten på møtende bil knuses. Svært ofte har imidlertid den møtende bilen holdt for stor fart. Når en møter en brøytebil, bør en holde godt til siden og gjerne slå ned hastigheten noe. Det samme gjelder kjøring på anleggsveger eller på grusveger av dårlig standard.

Dersom skade er voldt på folk eller gods (men ikke motorkjøretøyer) av ukjente kjøretøyer, dekkes dette av Trafikkforsikringsforeningen, som er et fellesorgan for samtlige forsikringsselskaper i Norge.

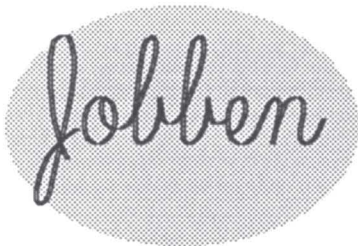
Tilsvarende skader voldt av kjøretøy som skulle ha vært forsikret, men som ikke er det, dekkes også av Trafikkforsikringsforeningen.

Forøvrig er det en rekke detaljregler i bilansvarsloven som det ikke er anledning til å komme inn på i en kort kronikk med oversikt over hovedpunktene i bilansvaret.

og regler som gjør det nødvendig med fem arbeidsføre mennesker til å gjøre samme jobben som en mann klarte tidligere? Det betviles. Og det i en tid da vi alle skal gå sammen om å bake større kake ... "

Er det flere enn jeg som kjenner meg igjen og kanskje undres?

Odd Arntzen



# Førerprøve med Anne Gro

Mathias Håkegård

Hun var synlig nervøs, Anne Gro Johnsen, da hun ventet på at Mathias Håkegård skulle bli klar til å kjøre førerprøve med henne. Kjørelederen strippet "Skole"-skiltet av bilen og gav henne noen siste formanende ord. På forhånd hadde vi gjennom kjøreskolen avtalt med jenta at Vestfoldern's utsendte skulle få være flue på veggen i skolebilen.

av Erik Thomassen

Vi tok plass i baksetet og lovde å være musestille gjennom hele turen. - Vi får ta en liten prat først, sa Mathias, og var fra første stund opptatt av å roe Anne Gro ned slik at ikke nervøsiteten skulle ødelegge for henne. - Dette blir ganske likt kjøretesten som du før har vært igjennom, sa han og understreket at det han i første rekke var interessert i å undersøke var om hun behersket kjøreplassen: sansing, beslutning, handling. Riktig fartstilpasning, riktig plassering og riktig tegngivning er viktig.

- Jeg sier fra om du skal kjøre til høyre eller venstre, og ellers må du selvfølgelig følge skilt og oppmerking. Og, understreket han, jeg sier ikke noe du ikke skal gjøre, altså noe som strider mot skilt eller trafikkregler.

- Men før vi kjører skal vi gjennomføre sikkerhetskontrollen. Hva vil du gjøre?

Anne Gro starter bilen og sier hun vil pumpe på bremsen en seks - sju ganger... - Bremskraftforsterkeren, sier hun.

- Jaa..., sier Mathias. Og dermed husker hun at dette skulle gjøres uten at

motoren gikk. Og er rask med å slå motoren av igjen. - Og så er det bremseprøven, sier Anne Gro og trykker pedalen i bunn med 100 kgs kraft, i alle fall skal det være det.

- Ja, hvorfor gjør du det da, spør Mathias.

- Jo den skal tåle et trykk på 100 kg...

- Hva er det som skal tåle et sånt trykk?

- Ja, det er jo bremsene det, sier Anne Gro og ler.

- Ja er det pedalen, eller... Grunnen til at jeg spør er at jeg vil vite om du har den rette motivasjonen for å gjøre denne prøven, sier Mathias. Viss du vet hvorfor du skal gjøre noe, så er det større sjanser for at du gjør det. Mathias forklarer etterhvert at man på denne måten får kontrollert om bremselanger og pakninger vil tåle trykket fra en hard oppbremsing.

Etter at vi også har sjekket vandringsen på pedalen og at dødgangen på rattet ikke er mer enn 2 - 3 cm er vi klar til å begi oss i veg. Vi kjører i 40 km/t gjennom industriområdet ved Biltilsynet og Anne Gro er observant på hver eneste utkjørsel. Noen av dem er faktisk ganske uoversiktelige på grunn av vegetasjonen. Mathias ber henne kjøre over Nanset og mot Larvik og gir beskjed om hvilke veger hun skal velge i et par kryss framover.

Roen senker seg i skolebilen. Mathias spør om hun har kjørt noe særlig bil før hun kom til kjøreskolen, men det er dårlig med det, svarer hun. - Jeg er opptatt av å skape trygghet i skolebilen, forteller Mathias oss etter at prø-

ven er ferdig. Derfor forsøker jeg å prate om hverdagslige ting underveis, men jeg er nøye med å begrense pratingen til strekninger hvor det er naturlig og riktig å slappe litt mer av.

Mathias Håkegård kjører førerprøver både i Larvik og Sandefjord. Dessuten kjører han vogntog-prøver på Tønsberg stasjon. - Sensoroppgavene utgjør omtrent halvparten av jobben min, sier Mathias. Ellers blir det tekniske kontroller.

- Har du tenkt å skaffe deg bil nå da, spør Mathias i det vi passerer Hovlandbanen.

- Ja, det har vi gjort alt, svarer Anne Gro.

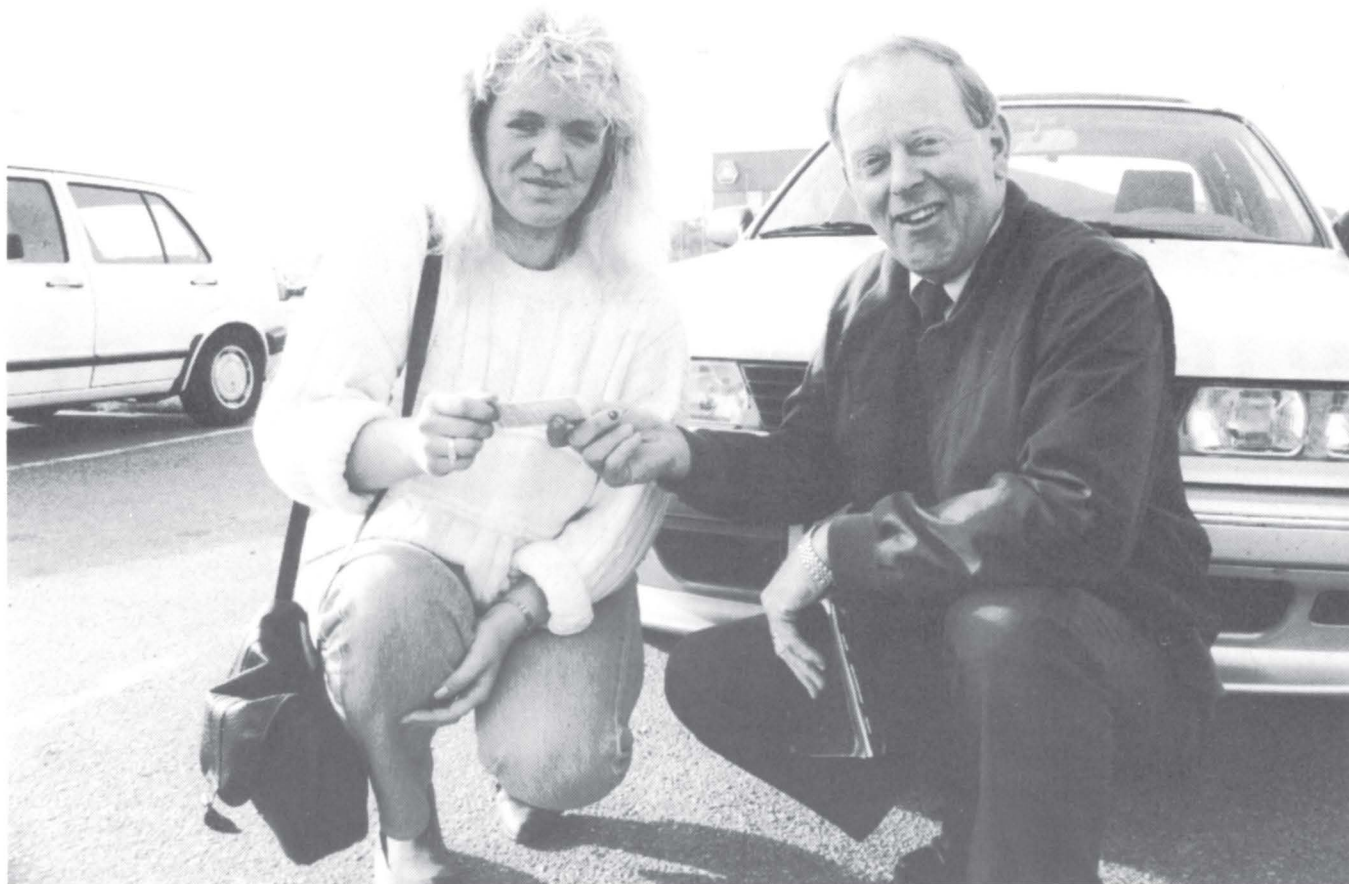
Turen går gjennom Nansetgata og opp mot Bøkeskogen. Alt ser ut til å gå greit. Vestfoldern's utsendte i baksetet er allerede ganske overbevist om at kandidaten kan reise hjem med den etterlengtede "lappen" i lomma etter endt prøve. Farten er litt, men ikke mye, lavere enn den vi ville ha valgt selv, og det betyr nok at den er ganske riktig. Hele tiden holder hun våkent øye med trafikken omkring seg. Mathias følger blikket hennes i et eget speil.

- Går du på skole eller jobber du, spør Mathias.

- Nei, jeg er hjemme med to små. Tvillinger. To jenter som er to år i desember, forteller Anne Gro

- Ja, du har litt å dra på da! Stor svær vogn. Og doble barneseter til bilen må du også ha.





*Ingen tvil. Anne Gro Johnsen fra Larvik kan slippes ut i trafikken på egen hånd. Mathias Håkegård gratulerer og ønsker lykke til. - Håper du har ryggrad til å fortsette å kjøre som du har lært, er Mathias' siste ord med på ferden.*

- Ja dobbelt opp av alt, sier Anne Gro. Vi tolker Mathias' siste bemerkning som en forsiktig oppmuntring til kandidaten: Dette går bra! Om det stemte vet vi ikke.

Turen går nå til venstre ned Øvre Torggate og til høyre ned Nedre Bøkeligate. Derfra får Anne Gro beskjed om å kjøre opp til "Eie"-Farriseidet. Så bærer det ut på gamle Skiensvegen.

- Her kjørte jeg med hest for 40 år siden, sier Mathias. Ikke mange hester å se i dag. Mathias prater om TS-pakka og landevegskjøring. Anne Gro forteller at hun hadde kjørt til Oslo og Lillestrøm. Moro! Og lærte mye. Ved Sky kommer vi ut på E 18. Anne Gro tar til høyre mot Vassbotten. Stemningen i bilen er god. Fortsatt har hun alt under kontroll, synes vi.

I Vassbotten tar vi til høyre mot Kjøse. - Kjent i Kjøse?, spør Mathias. - Nei, svarer Anne Gro. - Koselig bygd, sier Mathias, du kan snu ved enden av

rekkverket der borte. Snuingen gikk ikke helt bra. Anne Gro kom for langt fram før hun svingte over og fikk ikke plass i avkjøringen hun skulle snu i. - Hva nå, tenkte vi. Kandidaten holdt hodet kaldt. Så seg godt om og snudde omsider bilen greit.

Nå gikk turen tilbake igjen langs E 18, ned Storgata til Jernbanen og opp i byen. I Nansetgata lekte to unger på fortauet. Anne Gro reduserte farten og holdt et våkent øye med dem. Bra, tenkte vi, de kom jammen brått på.

Vel framme ved Biltilsynet rygget Anne Gro greit på plass. - Det var det, sier Mathias. Jeg bedømmer ut fra helhetsinntrykket, og det var bra. Så det er bestått dette her. Anne Gro er veldig glad. Derom hersker det ingen tvil. - Jeg håper du har ryggrad til å fortsette å kjøre slik du har lært, sier Mathias. Snuingen i Vassbotten gikk ikke så bra, men det var en bagatell.

- Jeg fulgte blikket ditt hele veien og så at du hele tiden hadde kontroll og avpasset kjøringen etter forholdene. Særlig bra synes jeg du taklet småtasene i Nansetgata.

Dermed var det gjort. Anne Gro gjorde seg klar for fotografering hos Liv inne på stasjonen. Og Mathias for en ny håpefull kandidat. - Som, jeg sa til henne: tabben i Vassbotten var liten. Det som teller er hvordan du tilpasser deg kjøreplassen, sier Mathias når vi snakker sammen i pausen før ny oppkjøring. Observasjon er alfa og omega når det gjelder bilkjøring. Der var hun meget bra, hun observerte og avpasset kjøringen etter det hun så, og derfor var det overhodet ikke tvil om at prøven var bestått.

Selv kjørte vi hjemover på vanlig måte. Litt uoppmerksomt og litt for fort. Vi er ikke sikker på om vi hadde fått førerkort om det var det turen skulle tjene til.

---

---

"Oppmerksomhet gir trygghet"

# Fokus på eldre fotgjengeres sikkerhet

1. oktober starter Trygg Trafikk og Statens vegvesen i samarbeid med politiet og Vestfold pensjonistforening en kampanje for å bedre trafikksikkerheten blant eldre fotgjengere. Kampanjen, som er landsomfattende, vil særlig fokusere på bruk av respekt for fotgjengerfeltene. På landsbasis viser det seg at over halvparten av de fotgjengerne som omkommer i trafikken er over 65 år.

av Erik Thomassen

I Vestfold har tre eldre fotgjengere mistet livet i løpet av 1989 og 1990. Totalt anslås antallet tilskadekomne fotgjengere over 65 år i trafikkkulykker og fallulykker til ca. 150 pr. år. Trafikkulykkene hvor eldre fotgjengere er innblandet skjer hovedsakelig om høsten, når lysforholdene er dårligst. De skjer i perioder av døgnet med stor biltrafikk og spesielt ved kryssing av veg. Spesielt utsatt er eldre fotgjenger ved kryssing av veg utenfor fotgjengerfelt. En hovedmålsetning i kampanjen er derfor å få eldre fotgjengere til i større grad å bruke fotgjengerfelt der dette finnes. Det er også viktig å styrke bilistenes respekt for fotgjengernes rettigheter i fotgjengerfeltene.

Pensjonistforeningene i fylket vil spille en aktiv rolle i kampanjen. Brosjyrer vil bli distribuert til foreningenes medlemmer, og trafikksikkerhet for eldre vil bli tema på møter i mange av pensjonistforeningene. Pensjonert lege Odd Brovold fra Sandefjord vil bl.a. besøke mange foreninger og snakke om aldring og trafikkadferd.

Statens vegvesen vil også be om pensjonistenes hjelp til å kartlegge punkter og strekninger som oppfattes som farlige av eldre fotgjengere. Man regner med at en del forhold kan utbedres forholdsvis enkelt, mens tiltak på en del plasser eventuelt må innarbeides i fremtidige budsjetter. Uansett vil det ha stor verdi for vegetaten å få oversikt over forhold som oppleves som problematiske for eldre i trafikken.

Politiet vil i løpet av kampanjeperioden foreta kontroller av bilistenes opptreden i forbindelse med fotgjenger kryssing i gangfelt.

Kampanjen har fått navnet "Oppmerksomhet gir trygghet", og kampanjestarten faller sammen med FN's økonomiske kommisjon for Europas aksjonsuke for trafikksikkerhet. Det enkelte land velger selv tema og aksjonsform. I Norge settes altså søkelyset på eldre fotgjengere.



*Odd Grythe er frontfigur for fotgjengerkampanjen som startet 1. oktober. I Vestfold spiller pensjonistforeningene en aktiv rolle i kampanjen.*

Forts. fra side 16:

## Det skjer...

25. oktober er første kursdag i temaserien "Trafikkundervisning i skolen". Hovedforeleser er adferdsforsker Dagfinn Moe fra SINTEF. Dette er et samarbeidsprosjekt mellom Skoledirektøren, Statens vegvesen og Trygg Trafikk.

31. oktober skal det avholdes et dagsseminar om lokalt trafikksikkerhetsarbeid med deltakelse fra Vegvesenet. Trygg Trafikk og kommunene.

Bowlingserien er begynt og i Tønsberg møter Vega 1 Posten 2 8.10 og Jarlsø 2 22.10. Vega 2 møter Farmand 1 9.10, Simrad 3, 17.10 og Nordisk Feral 1 23.10. Vega 3 møter Icm 3.10, DnB 2 8.10 og Forenede Forsikring 22.10. Vega 4 møter Gods&Bil 17.10, Gilde 2 24.10 og Nordisk Feral 2 31.10.

### Eksterne kurs i oktober:

- 2.-3. Norsk Data - Designer, Sissel Kamfjord
- 7.-12. Forberedelse til pensjonsalderen, Harald Wessel
- 19. Jordskifte kandidatenes fagdag, Dag Skram, Hans Stordal og Carl E. Fagernæs
- 24.-26. Lønns- og arbeidsvilkår, Else Marie Andersen og Bente Huseby
- 24. Metodekurs i psykososialt arbeidsmiljø, Per Vaadal og Karsten Gjersøe

### Sentrale kurs i oktober:

- 2.-3. Planleggingsystem for vegdekkevedlikehold, Henning Røed og Frank Heimdal
- 3.-5. Skilt- og merkekonferanse, Bjørn Andersen, Kjell Jacobsen, Henning Nilsson, Gunnar Hansen, Reidar Jørgensen, Marit W. Dahl
- 8.-12. Tilleggskurs for ansatte ved kjøretøyteknisk seksjon, Bjørn Flåten
- 9. Seminar i Vegdak, Arild Vestbø
- 9.-11. Miljø- og sikringstiltak, Leif Kjølén og Odd Tandberg
- 15.-19. Tilleggskurs for ansatte ved kontorseksjonene - førerkort, Ellen Semb Bjerke, Liv Johansen, Karin Johansen og Tore Søyland
- 23.-25. Bygging og drift av tunneler, Karl Høiland, Rolf Sommervik, Arild Vestbø
- 23.-25. Vegplanlegging, Steinar Aspen, Øyvind Firman, Hans Stordal
- 23.-25. Brukonferanse, Dag Atle Tangen, Anne M. Økstad, Audun Nordbotten
- 30.10-01.11. Geoteknikk i vegbygging, Carl Erik Dahl, Erik Andersen
- 30.10-01.11. Plansjefkonferanse, Tore Foss

### Interne kurs i oktober:

- 3.-4. Seksjonslederkonferanse for adm/øk, 12 deltakere
- 4. Starter kurs i bygg- og anleggsfaget (§20-kurs), 20 deltakere fra driften

## -Det var i den ti'a det.. På Vestfoldveger for 50 år siden

Oktober 1940

Østlandsposten 23.10. 1940

## Blir trærne i Nanset-veien fjernet?

### Hedrum formannskap er enig i dette.

Som kjent er det et aktuelt spørsmål på Nanset å få fjernet trærne i Nansetveien, da de står midt på fortauet. Blandt annet har det vært flere innlegg i Østlandsposten med krav om å få dem hugget.

Nanset bygningskommunestyre har som meddelt tidligere behandlet saken, og et flertall var stemt for å hugge trærne. Bygningskommunestyret har sendt saken til fylkets veivesen til uttalelse, idet trærne står på fylkets grunn.

Også Hedrum formannskap har drøftet spørsmålet. Etter det Østlandsposten erfarer er det enig med Nanset bygningskommunestyre i at trærne i Nansetveien fjernes av hensyn til trafikken.

## Veiarbeider i Lardal.

### Forslag om omlegging av veien Svarstad skole--Svarstad gård.

#### En arbeidsplan som forutsetter en rekke veiutbedringer.

Fylkets veikontor har foreslått omlegging av veien mellom Svarstad skole og Svarstad gård. Ved en befaring har opsynsmann Heidsten orientert formannskapet om planen. Den interesserte grunneier var også til stede, og spørsmålet om grunnavståelse er allerede bragt i orden. Det skal betales 30 pr. kv. m., dessuten skal han få 100 kroner i erstatning for ulempe ved at den nye linjen kommer til å skjære tvers over hans bestete jorde.

I Lardal er det også lagt en arbeidsplan for vinteren. Den omfatter fortsatt utbedring av veien ved Skau, arbeide på strekningen Renne bru--Dalen, fjellarbeide på to steder mellom Otterstad og Hvitvingfoss, dessuten er det spørsmål om å fortsette på veien Maurehaug--Svarstad.

Østlandsposten 25.10. 1940

## Hus til salgs

Drillene 7 på Solvang-feltet på Tjøme selges

Henvendelse tlf. (033) 91069

# Oktober

## Det skjer i oktober:

Gang- og sykkelveganlegget på riksveg 310 Kopstad - Nykirke startes opp i oktober.

Støyskjerm påbegynnes på riksveg 310 på Keisemark i Horten. Det settes også opp støyskjerm på riksveg 303 Hystadvegen i Sandefjord.

Gjerde monteres på Holmenåsen på E 18 Sem.

Uteareal opparbeides på Biltilsynstasjonen i Tønsberg.

På Semsanlegget blir det ellers ferdigstillelse av gamle E18 Åskryset - Åsbakken.

På E 18-anlegget i Stokke blir det bygging av interimsvveg ved Rørkoll, sprenging/pakking ved Asketraet, ferdigstillelse av gamle E 18 ved Furulund, uttrauing av skjæringen ved Furulund, rørlegging Asketraet - Gjennestadmyra, sprenging av skjæring ved Mellomborge og oppretting og trauing Asketraet - Gjennestadmyra.

Støping av overbygning på Gjennestad bru på E 18 i Stokke skjer i oktober. På Sørby bru blir det forskaling, armering og støping av søyler og landkar. Ellers vil det ske grunnarbeider for Gjennestad kulvert.

På Farrisheimen bru på E 18 i Larvik blir det gravearbeider, forskaling, armering og betongstøping av søyle i oktober.

På Vesle bru på fylkesveg z-290 blir det reparasjonsarbeider og utskifting av masser. Veggen er stengt fra 1. oktober kl. 0800 til 8. oktober kl. 0600.

På fylkesveg z-860 starter man med omlegging ved Grimsdal i oktober.

Område 01 melder om oppsetting av brøytstikk i oktober. På riksvegene 8, 35 og 316 skal de være med refleks.

Nettsikring av Holmestrandsfjellet, 4000m<sup>2</sup>, skal utføres av vedlikeholdsområdet. Ellers skjer det store utbedringsarbeider på z-860 i forbindelse med utbedring til 10 (11,5) tonns akslelast.

Fresing/sliping av betongdekket i Holmestrandstunnelen skal foretas i slutten av oktober. På grunn av dårlig radioforbindelse skal det gjøres prøvesendinger fra Hvittingen med henblikk på å rekke Lågendalen også.

50 år:

Peder Kristensen, 13.10

60 år:

Arthur Bukten, 21.10

70 år:

Henry Skoglund, 12.10  
Kristian Kristiansen, 14.10  
Ingrid Nygaard, 16.10

80 år:

Charles Trolsrød, 29.10

Også i område 02 blir det oppsetting av brøytstikk. Ellers blir det avslutning av grøftingen på z-530, 535 og 410.

Det skal bygges busslomme ved Samfunnshuset og gamle Tønsberg gymnas (i Tønsberg).

Trollsvann bru skal forsterkes og det skal settes opp rekkverk ved Nedre Dal (fv. 665). Ved Hestehagen på riksveg 308 blir det hogst. Ellers avsluttes utbedringene ved Døvehavna på riksveg 307. Det blir kumtømming i rodene.

Område 03 melder om rydding av skog for vilstråkk langs risveg 8 (Bratthagen - Moe). Ellers brøytstikk, utkjøring av snøploger og oppstart av vinterberedskapen.

Skiltseksjonen melder om maling av midt- og kantlinjer etter asfaltering på riks- og fylkesveger. Ellers blir det plastlegging på riksveg 303 (kantmarkering).

Det skal settes opp kommunegrenseskilt for Holmestrand og Våle. Ellers kal det skiltet til Sandefjord lufthavn/Torp.

Fortsettelse side 15