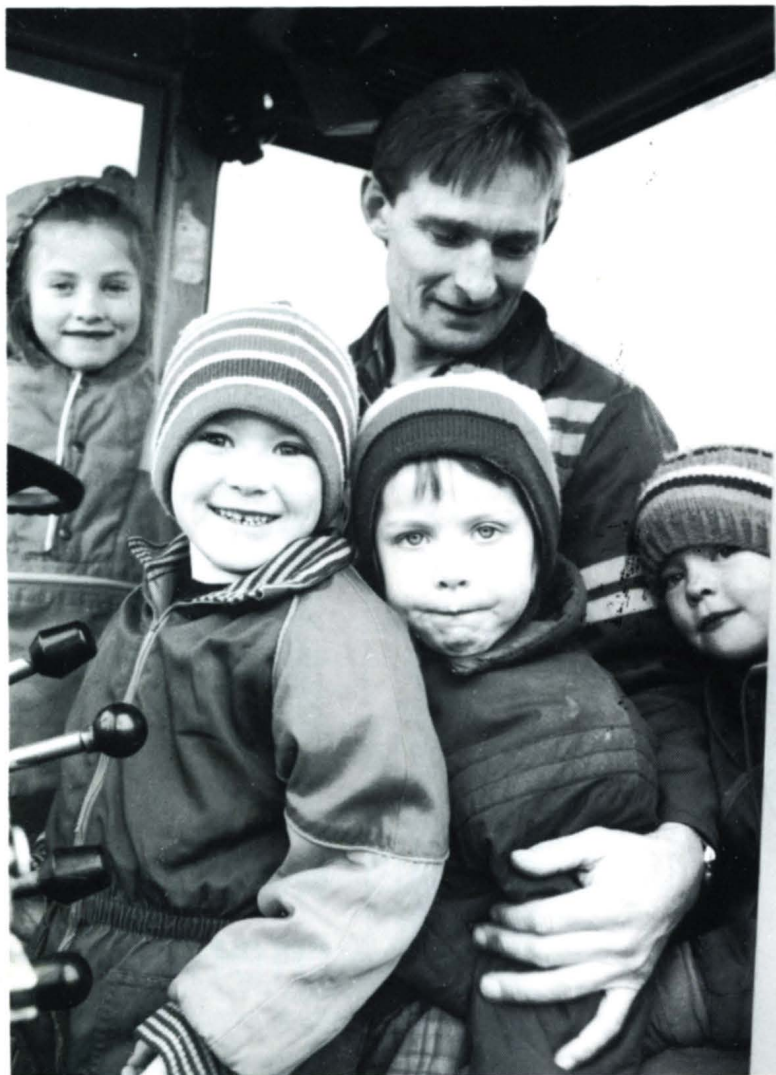


Vestfolder`n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold



Nr. 4/18. årgang
5. april 1991



Plass til mange i førerhuset på høvelen til Bjørn Lindseth!

Småtasser i store maskiner

Storfint besøk på Sande vegstasjon 15. mars.
Hele avdeling "Tott" pluss tre fra "Knoll" i Haga
barnehage på besøk hos Rolf Sommervik & Co.

Side 3

Ledelsens spalte
Side 4

Undrumsdal
Side 5

Vi spør om salt
Side 6-7

Ny bil til Vervingen
Side 8

Vi presenterer
Biltilsynet Larvik
Side 9-12

Miljøseminar
Side 13

Skidag
Side 14

Premierte forslag
Side 15

Trafikksikkerhet
Side 16 -17

Gule biler hos
biltilsynet
Side 18

Vedlikeholdet spør
Side 19

Vestfolder'n

Intern-avis for Statens vegvesen Vestfold

Redaktør: Erik Thomassen

I redaksjonen:
Jorun Sætre Bringaker

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

Utgitt av
Statens vegvesen Vestfold,
Postboks 323, 3101 Tønsberg

Sats&lay-out:
Statens vegvesen Vestfold

Trykt på miljøpapir hos
Horten Print Shop

Opplag: 700



Gleden ved det menneskelige samvær er den høyeste av alle verdier.

Salt

Vinteren lakker mot slutten, selv om saltbilene fortsatt har turer igjen før redskapen kan settes bort for i år. Samtidig raser saltdebatten. Vedlikeholdet har signalisert at de kan tenke seg å salte betydelig mer fra neste vinter av. Populært er det ikke, men trafikksikkerhetsgevinsten skal etterhvert ha blitt godt dokumentert.

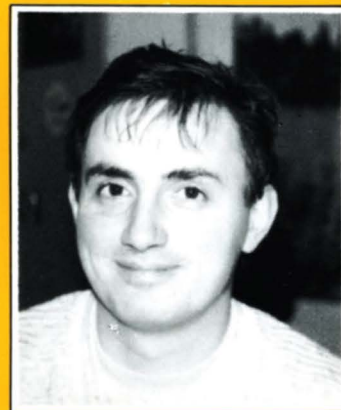
Saltede veger er ikke noe vakkert syn. La det være sagt med det samme. Et solfylt og glitrende vinterlandskap blir ikke det samme med saltslaps på vegen, bilen og utover de nærmeste omgivelsene. Og selv om bilene er blitt betydelig bedre rustbeskyttet de senere årene, kan det ikke herske tvil om at saltet på vegene fortsatt forkorter bilenes levetid. Hvordan virkningen er på miljøet vet vi mindre om, men ingen vil vel hevde at den er positiv.

Egentlig er det jo litt merkelig at man har ulikt syn på salting i de ulike fylkene. I Vestfold har man lenge hatt et nokså negativt syn på dette virkemiddelet, mens det i andre deler av landet er en helt selvfølgelig del av vintervedlikeholdet. Effekten må jo være den samme overalt, men mye ser hittil ut til å ha vært overlatt til tvil og tro.

Noen sier at trafikksikkerhetseffekten av saltingen spises opp av større fart og mer uvetting kjøring. Folk i Norge må da kunne kjøre på vinterføre! Men dette er et farlig argument. Gjelder dette for salting, må det vel gjelde for alt annet vi setter i verk på vegnettet vårt også: Folk må da kunne kjøre i uvarslede skarpe svinger! Og selv

om sikten er dårlig! Og uten refleks på kantstolper og brøytestikker! Og på sporete asfalt! osv. osv. Det dreier seg jo bare om å tilpasse seg forholdene!

Trafikksikkerhet er et viktig argument. Det dreier seg om menneskeliv, og det dreier seg om skader og lidelser av ufattelig omfang. Dette er noe vi ikke har lov til å



Redaktøren mener

glemme. Kan det bevises at saltede veger gir en sikkerhetsgevinst, bør også dette virkemiddelet vurderes på lik linje med alle andre. Vi regner med at vedlikeholdet vil legge fram dokumentasjon på trafikksikkerhetseffekten før en eventuell avgjørelse tas. Så mange meninger som det er på dette området, er det viktig at vi alle får innsikt i hva som legges til grunn for en eventuell beslutning. Til gjengjeld bør vedlikeholdet kunne regne med at folk vil respektere og støtte opp om den beslutningen som blir tatt. Enten man innerst inne liker den eller ikke.

Barnehagebesøk

Fredag 15. mars fikk Sande vegstasjon besøk av barn fra Haga barnehage. Det var en tydelig engasjert og spent barneflokk som kom marsjerende inn på området og ble tatt imot av vegmester Rolf Sommervik. Maskiner og lastebiler var det barna var mest opptatt av, men det ble også tid til boller og brus inne på vegstasjonen.

Jorun Sætre Bringaker

Vestfolder'n ble tipset om at barn fra en lokal barnehage i Sande skulle komme på besøk til vegstasjonen. Barnehagen heter Haga barnehage og det var avdeling "Tott" og 3 fra avd. "Knoll" som sammen med sine ledere, Solveig, Kari-Mette, Hildegunn og Gunvor hadde lyst til å se hvordan en vegstasjon så ut.

Rolf Sommervik sammen med May-Britt, Jostein og Irene hadde ansvaret for et lite opplegg for barna. Sommervik ønsket alle velkommen og fortalte litt om Vegvesenet og litt om hvordan livet er på en vegstasjon. Det var tydelig at det var maskinene og bilene barna var kommet for å se. Men litt ro til å spise boller og drikke brus hadde de.

At barna var litt informert om hva Vegvesenet gjør, fikk vi oppleve da vi spurte hva de visste: - De salter, sa raskt en liten luslugget gutt. Gjøtt hvem det var? Jo, det var barnebarnet til Sommervik og det var tydelig at han kunne sakene sine godt. En annen nevnte at Vegvesenet brøyter, en annen forklarte at de lapper veger og en tredje fortalte at Vegvesenet driver med skilting av alle vegene.



Stor fine gjester på Sande vegstasjon da barn og voksne fra Haga barnehage kom på besøk

Før vi gikk ut for å se på de store maskinene, fikk hver enkelt av barna en attest som fortalte at de hadde vært der. Det synes de var morsomt. I tillegg fikk de refleks, klistremerker og de fikk fortalt hvor viktig det var å bruke sykkelhjelm og at de ikke måtte springe ut i vegen uten å se seg for.

Barna ble delt opp i to grupper. Guttene på Sande hadde fått beskjed at de fikk barnebesøk kl. 1000 slik at de kunne være inne med bilene og maskinene. Barna fikk sitte på med både høvel, stor lastebil og liten lastebil. Noen var litt skeptiske med en gang, men Magne Stenbrenden, Bjørn Lind-

seth og Jermund Bjørge var flinke og fikk straks tillit hos barna. Det var nesten litt leit å måtte forlate området, men da alle hadde fått kjørt en tur med alt var det bare å takke for seg.

- Dette var et flott opplegg, sa en av lederne til Vestfolder'n og mente at Vegvesenet var verdt et besøk en annen gang. Og takket samtidig alle ved vegstasjonen i Sande for en hyggelig mottakelse. - Nå håper jeg ikke det er bare politiet og brannvesenet som heretter får besøk av barnehager og skoler, sa Rolf Sommervik og vinket adjø til barna.

Internkontrollsystemet: Kvalitetssikring - nøkkelen til et bedre arbeidsmiljø

Helt siden vi fikk den første arbeidervernloven i 1892 har vi hatt lov bestemte krav til sikkerhet, helse og miljø tilknyttet alle virksomheter. I 1977 kom Arbeidsmiljøloven hvor Arbeidstilsynet ble pålagt et tilsynsansvar. Denne loven er nå supplert med forskrifter om internkontroll. Forskriften vil gjelde fra 1. oktober 1991. Internkontroll er et negativt ladet ord, men det er rett og slett en kvalitetssikring av arbeidsmiljøet vårt. I alle år har Statens vegvesen vært svært opptatt av å ha et godt arbeidsmiljø for våre arbeidstakere. I mange tilfelle har vi også vært pådrivere/normsettende for samfunnet rundt oss, f.eks når det gjelder støy fra maskiner i vegarbeidsdriften. Selvsagt kan mye bli bedre og derfor jobbes det kontinuerlig med å redusere sykefravær, arbeidsuhell, belastningsskader og trivselsproblemer. Skal vi dømme etter vårt sykefravær, har vi lyktes rimelig bra med dette.

Hva betyr så den nye forskriften for deg og meg?

Den store forandringen er at det nå blir bedriftene selv som får tilsynsansvaret. Hos oss vil dette ansvaret tilligge vegsjefen. Overfor Arbeidstilsynet vil han ha plikt til å dokumentere at de

lovbestemte krav blir overholdt. I praksis vil ikke vegsjefen kunne påse at Arbeidsmiljølovens krav blir overholdt i alle situasjoner, spesielt ikke i vår mangslungne og desentraliserte virksomhet. Vi har derfor satt i gang et arbeid med å etablere et system som i praksis tilfredstiller de krav som blir satt i forskriften.

Dette arbeidet vil munne i forslag som vil påvirke mange ledeses formelle ansvar i tilknytning til arbeidsmiljøet. For det første vil det bli pekt ut ledere som vil få ansvar/myndighet til å opptre i vegsjefens sted (som arbeidsgiver) i forhold til Arbeidsmiljøloven. Hensikten med dette er å sikre at alle krav fastsatt i Arbeidsmiljøloven blir overholdt innenfor den enkelte ledes arbeidsområde. Siden Arbeidsmiljøloven skiller mellom arbeidsgivers plikter og arbeidsladers plikter vil det også bli pekt ut personer som får ansvar i tråd med lovens intensjoner hva angår dette. Det vil også være riktig å gjennomgå vår nåværende inndeling i verneområder og vurdere rutiner og systemer for vernerunder og registrering av arbeidsmiljøet. Avhengig av de endringer som

vil komme, kan det også bli behov for opplæring. Det for-

Ledelses spalte



Tore Jensen

slaget som nå er under utarbeidelse vil bli behandlet i AMU før det sluttbehandles i ledermøtet. Selv om vi nå vil formalisere og klargjøre ansvaret for vårt arbeidsmiljø, er det ingen tvil om at hver enkelt av oss er den største bidragsyter til en trivelig og trygg arbeidsplass. Det er at ansvar som vi alle har og som vi må ta alvorlig dersom vi fortsatt skal være blant de beste fylkene hva angår arbeidsmiljøet vårt. La oss derfor se positivt på de endringer som måtte komme i løpet av året.

Farvel til trafikkfeller på E 18 i Undrumsdal

Strekningen fra Undrumsdal kirke til innkjøringen til By the Way på E 18 er en meget trafikkulykkesbelastet strekning, og vi er i disse dager igang med et utbedringsarbeid på stedet noe som befolkningen der og Våle kommune har arbeidet aktivt med for å få istand. - Framdriften er meget god og vi regner med at anlegget blir åpnet til pinse, sier Tormod Sandene.



Jorun Sætre Bringaker

Vestfolder'n har vært ute for å se hvor langt arbeidet var kommet og for å snakke med de som arbeider der. Det er igjen gjengen til Garvik som er igang med et "småanlegg". Vi fant akkurat den samme gjengen som har g/s-veganlegget på riksveg 310 i Nykirke. Garvik var ikke til stede, men vi snakket med Tormod Sandene som fortalte hvem han har med seg på anlegget, det er Kjell Karlsen og Per Olav Vierød. I tillegg har de et par private biler og maskiner. Kai Olav Larsen ved anleggsavdelingen er den ansvarlige leder for anlegget.

Det som blir gjort er en regulering av kryssene på strekningen fra Undrumsdal kirke til By the Way. Dette gjøres ved at E 18 blir breddeutvidet med ca. 5 m over en strekning på ca. 1 km. Hele utvidelsen foregår mot vest og kryssene blir regulert med kantstein.

Det skal i tillegg anlegges belysning langs hele strekningen.

- Vi snakker her om en kostnadsberegning på ca. 4,8 mill. kr, sier Tormod

Breddeutvidelsen ved Undrumsdal skal være ferdig til pinse. På bildet (f.v.) Per Olav Vierød, Kjell Karlsen og Tormod Sandene

Sandene. I tillegg legger han til at fremdriften på anlegget til nå har vært meget god og regner med at anlegget vil være åpent for trafikk til pinse, men endel pussearbeider vil da gjenstå.

Det blir for tiden arrangert paragraf 20 kurs ved Statens vegvesen Vestfold. En av de som er med på dette opplegget er Per Olav Vierød. Detskal etter endt kurs avlegges en praktisk

og en teoretisk prøve. Den praktiske prøven til Vierød er nå i avslutningsfasen. Det er nemlig forlengelsen av kulverten ved Undrumsdal som er hans praktiske prøve. Da vi var ute for å ta bilder, fikk han besøk av en sensor.

- Dette er jeg veldig spent på, sier Vierød til Vestfolder'n og legger samtidig til at han er meget fornøyd med kurset så langt og håper han kommer til å få godkjent dette arbeidet.



Forlengelsen av kulverten i Undrumsdal er Per Olav Vierøds praktiske fagprøve.

Salt eller ikke salt - det er spørsmålet ...og her er svarene:

En utvidelse av saltbehandlingen på vegene i Vestfold ble behandlet i ledermøtet 15. februar og vedlikeholdet skulle da gå videre med utredningsarbeidet. I den forbindelse tok Vestfolder'n en tur til forskjellige deler av etaten vår for å høre hva våre egne ansatte mener generelt om salting og for å få kommentarer til en eventuell utvidelse av saltrodene og spørsmålet vi stilte i den forbindelse var: Hva med Vestfold som et saltfylke?

Jorun Sætre Bringaker

Rehny Bøhmer jobber i vedlikeholdsområde 3 og var onsdag 6. mars igang med å dele ut spørreskjemaer for vedlikeholdet i Sandefjordsområdet. Da vi stilte spørsmål om salting generelt sa han at bruk av salt er viktig i trafiksikkerhetsarbeidet. - Bruk av salt på de mest trafikkerte riks- og fylkesvegene er jeg for, sier Bøhmer videre. Strøing med sand er bortkastet, det vil ligge på vegbanen noen timer og så blåse bort, fortsetter han. Om det vil være bivirkninger i form av skader på miljøet i nærheten av vegen har han ingen bakgrunn for å si noe om. Ellers er han positiv til tanken om Vestfold som et saltfylke.



Renny Bøhmer



Roald Johansen

Roald Johansen fant vi på verkstedet på Ås vegsentral. Da vi nevnte salt så vi på reaksjonen at det var han sterkt imot. Johansen har lang erfaring når det gjelder reparasjoner av guler biler. - Saltet gjør at nye biler rustet med en gang, sier han. På en av de nye lastebilene har vi skiftet strømkontakt 5 ganger siden i høst og det skyldes saltet. Jeg er ikke i tvil, kostnadmessig blir det dyrt i lengden med denne saltingen. Vestfold som saltfylke ville han ikke høre på, vi kan kjøre etter forholdene slik vi har gjort i alle år tidligere, sier han videre. - Salt er en lettvinnt øyeblikksløsning uten å tenke på hva slags bivirkninger som kan gjøre seg gjeldende i framtida, sier Roald Johansen til slutt.

Bjarne Veum, lastebilsjåfør på E 18 anlegget i Stokke. - Salting er nødvendig på de mest trafikkerte vegstrekningene i dag - salt er kommet for å bli, sier Veum som var med i samarbeidsutvalget da salt ble innført i Vestfold etter pålegg fra Vegdirektoratet. Vi kan godt være bekjent av Vestfold som et saltfylke hvis det blir aktuelt med utvidet saltbehandling, sier han og kjører videre på E 18 fra Furulund.



Bjarne Veum



Jan Eddy Eggar

Jan Eddy Eggar fant vi også på E 18 anlegget i Stokke. Han er helt imot saltingen vi driver med. Det er altfor lettvinnt mener han. Vi må da greie her i landet å kjøre på vanlig norsk vinterføre. Det har vi greid i alle år tidligere, hvorfor skal vi ikke kunne greie det nå? spør Eggar. Folk glemmer snart hvordan det er å kjøre bil på snøføre hvis vi skal fortsette på denne måten. Vestfold som saltfylke - nei. Bivirkningene kjenner vi ikke til, og Eggar legger til at de bilene som kjører i salt hver dag blir sterkt reduserte.

Wenche Bjune jobber på planavdelingen på vegkontoret. Hun er imot salt og synes det er "grisete" å kjøre på saltede veger. Forurensningen i naturen vet vi for lite om så det er det vanskelig å uttale seg om. Vestfold som et saltfylke synes hun ikke noe om. Vi trenger ikke salte i det hele tatt, sier hun og legger til at vi greier å kjøre på vanlig vinterføre ved å kjøre etter forholdene.



Wenche Bjune



Bjørn Sørli

Bjørn Sørli er høvelfører på anlegget. Han har helt klare meninger om den måten å salte på som vi driver med nå. Det blir saltet for å bli kvitt snøen, ikke for trafikksikkerhetens skyld, sier Sørli. Det blir lagt på for mye salt for å være sikker på at det er nok til det kjøres neste gang. Vi har jo hørt ved flere anledninger at roden er altfor lang. Vegdirektoratet har pålagt oss å salte E 18 og RV 310. Vi får holde oss til det, sier Sørli videre og legger til at vi har informert publikum om at vi salter disse to strekningene og ikke noe mer. Men i vinter har vi gått over alle grenser, folk vet ikke lenger hvor det er saltet. Hvis det blir vedtatt en utvidelse av saltbehandlingen, må vi skilte de strekningene vi salter og i tillegg skilte med "salting opphører" på de strekningene som ikke blir saltet.

Mathias Håkegård finner vi ved Biltilsynet Larvik. Han mener at folk kjører tryggere på veger som er saltet og det er mye mer behagelig. Det er både fordeler og ulemper med salting. Vi bør fortsette å salte de mest trafikkerte strekningene, men det er veldig viktig å salte på underlag som gir effekt raskt, ikke salte på snø slik at det bare blir slaps.



Mathias Håkegård



Arnfinn Bentzen

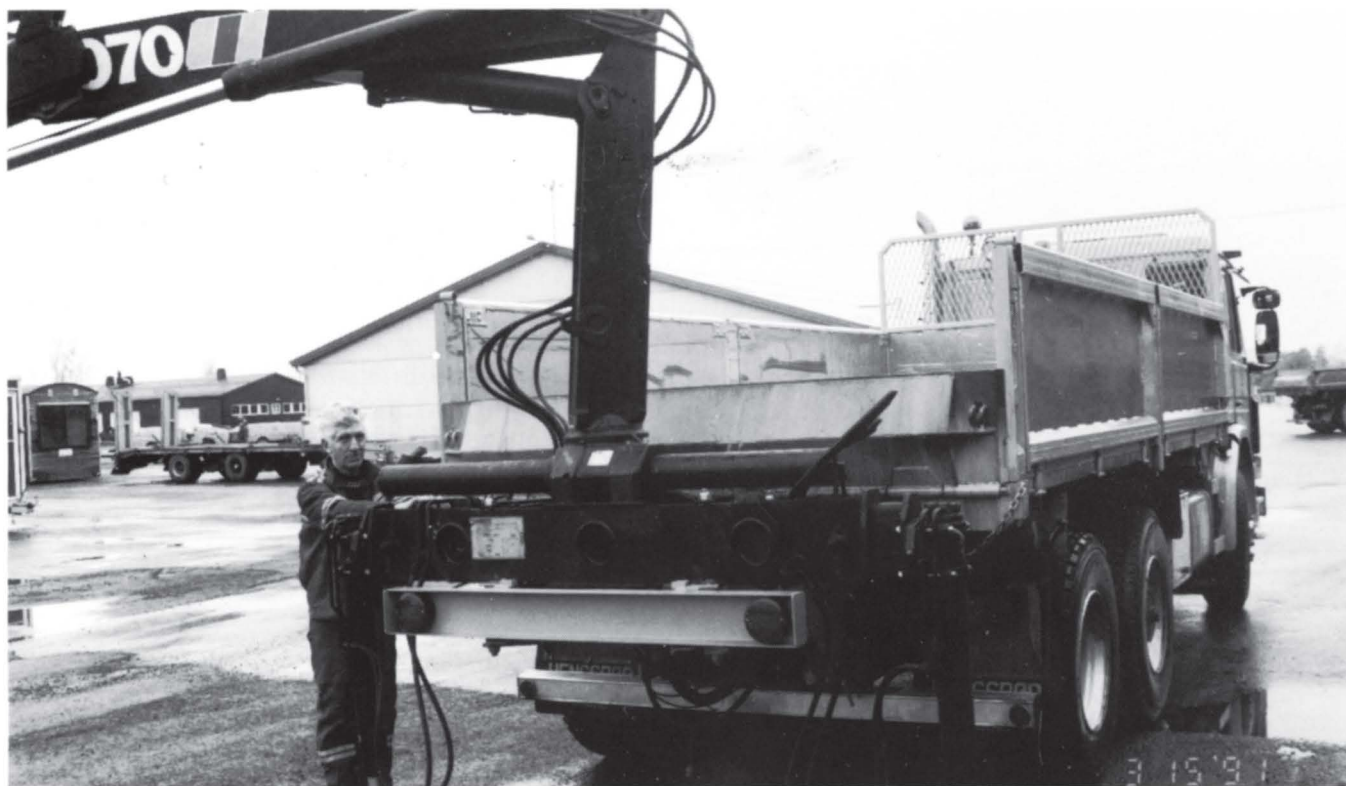
Arnfinn Bentzen er Vegvesenets EDB-ekspert. Bentzen har alltid vært motstander av salt, til og med på E 18. Først og fremst mener han det reduserer sikkerheten. Fremkommeligheten øker for biler som har en dekkutrustning som gjør at de ikke burde kjøre i Norge. Han nevner videre problemer med nedsatt sikt, alt blir mørkere og svartere. En eventuell sikkerhetsgevinst blir tatt ut med økt hastighet, og friksjonen over det totale vegnettet blir veldig variabel. Bentzen nevner videre at ulykkemålinger må sees i større sammenheng, ikke bare på E 18. Han avslutter med å si at vi vet lite om langtidsvirkningen av saltet når det er landbruk i nærheten av vegen. Dessuten gjør salt ofte vegbanen våt, og våt asfalt slites dobbelt så raskt som tørr asfalt. Vestfold som et saltfylke - svaret er NEI!

-Det er noe ordentlig "griseri" å kjøre i salt, sier Odd Arntzen, på Ås vegstasjon, og særlig hvis det ikke blir lagt ut på riktig måte. Men med hensyn til trafikksikkerhet og framkommelighet er salt kommet for å bli. Vi ser jo nå hvordan salt på vegen resulterer i færre trafikkulykker med personskader. Arntzen er for salt, men ser ikke nødvendigheten av å salte alle riksveger, vi kan holde oss til riksveger i klasse 1. Arntzen innrømmer at den saltinformasjonen vi gikk ut med før sesongstart ikke har vært helt riktig. Vi har saltet flere strekninger enn vi har opplyst om. I område 2 har det gått med 1000 tonn salt, d.v.s. like mye som tidligere, til tross for at man har gått over til saltopløsning. Spørreundersøkelsen i mars viste ellers at det nå er dobbelt så mange som for ett år siden som mener salt mot is er viktig.



Odd Arntzen

Ny lastebil til Verningen



Ny bil til Verningen og Ragnar Solum, som er fast sjåfør om sommeren: en Scania 113 H. Bilen har en ny type innfesting av bakmontert kran som tillater sidetipping med kranen på.

Vedlikeholdsområde 03 har på under ett år fornyet begge sine store lastebiler og er nå "rustet til tennene" for brøyting på E 18. Siste skudd på stammen er en Scania 113 H, og Ragnar Solum er bilens faste sjåfør i sommerhalvåret. Om vinteren er bilen "saltvaktbil" nr.1 med inntil seks sjåførere i turnus. Dette er i seg selv en utfordring med hensyn til reinhold og teknisk oppfølging. Men sjåførene har så langt sagt seg svært tilfreds med "doningen" og vil sikkert kvittere med et godt vedlikehold.

Kåre Holtung

Men over til de mer kalde fakta: Bilen har en turbo-ladet intercooler-motor på 360 hk og tangerer med dette vår hittil sterkeste bil, en Volvo F-12. Gearkassa er imidlertid det som for oss representerer ny teknologi: en slags halvautomat hvor sjåføren stort sett bare betjene clutchpedalen. En computer henter opplysninger om bilens

rullehastighet og gasspedalens stilling og regner på grunnlag av disse to informasjonen ut det mest logiske gear. Dette foreslås i et display på instrumentbordet. Der som sjåføren så trår inn clutchpedalen sjaltes det foreslåtte gear inn automatisk. Sjåføren kan imidlertid "overprøve" det foreslåtte gearvalg og velge et annet med en liten

"joystick". Systemet ser ut til å fungere utmerket for en sjåfør med stive og vonde skuldre og armer etter et langt liv bak spaker og ratt.

Dette er vår fjerde bil i rekken med et standardisert vekselpåbygg, altså et hurtigkoplett lasteplan som kan parkeres på ben og byttes med annen type plan eller ulike saltspredere. Bilen har også fått en ny type innfesting av bakmontert kran. Krankonsollen er festet i bilens ramme og tillater derfor sidetipping av lasteplanet selv med kranen på.

Vi ønsker Ragnar Solum & Co på Verningen lykke til med utstyret!

Vi presenterer oss:



Biltilsynet Larvik

Biltilsynet Larvik er den største biltilsynsstasjonen i Vestfold med 18,5 stillinger fordelt med åtte på teknisk og 10,5 på kontor. Biltilsynet Larvik ligger på Nordby industriområde, langs Elveveien nord for Larvik sentrum. Her flyttet vi inn ved St.Hans-tider i 1980. Vi har også et avdelingskontor i Sandefjord. Dette ligger på Brygga i Sandefjord, og her har vi vært siden februar 1981. Vi har totalt registrert ca. 60.000 kjøretøy i vårt distrikt, som dekker kommunene Andebu, Lardal, Larvik og Sandefjord.

Biltilsynet er delt inn i tre seksjoner:

Trafikkseksjonen driver med førerprøver og med tilsyn av trafikkskolene og føreropplæringen, samt utviklingsarbeid innen trafikantatferd. I 1990 hadde vi snaut 2200 førerprøver i Larvik og Sandefjord. Vi avgir ca. et halvt årsverk til Biltilsynet Tønsberg for førerprøver der.

Kjøretøyseksjonen driver med kontroll av kjøretøy og med tilsyn og godkjenning av verksteder, samt ulykkesetterforskning. I 1990 kontrollerte vi 830 tunge kjøretøy og 2295 lette kjøretøy i vår kontrollhall. Vi driver også med en utstrakt utekontrollvirksomhet, blant annet i samarbeid med politi/lensmenn i vårt distrikt.

Kontorseksjonen driver med omregistrering av kjøretøy, utstedelse av førerkort, innkalling og oppfølging av kjøretøy til kontroll, utlån av dagsprøvekjennermerker, innlevering av kjennermerker, samt en utstrakt opplysningstjeneste. I 1990 utstedte vi 12869 vognkort, 5043 førerkort, inkludert mopedførerbevis og hadde 8467 eierskifter i Larvik og Sandefjord.

Avdelingskontoret i Sandefjord driver med førerprøver og utstedelse av førerkort, registrering av nye typegodkjente kjøretøy, utlån av dagsprøvekjennermerker, innlevering av kjennermerker, samt opplysningstjeneste.

Jørn Hæhre



Frank Rød



Berit Bjørnum
Jensen



Trude Fjellberg



Marianne
Nordkvelle



Hilde Strand

Biltilsynet



Jørn Hæhre



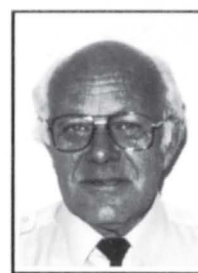
Liv Johansen



Kirsten Løkslid



Olav Erik
Krogstad



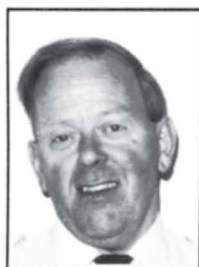
Julius Ansgar
Løkke



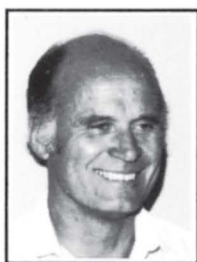
Klaus Ottersen



Ivar Wiik



Mathias
Håkegård



Thore Johansen

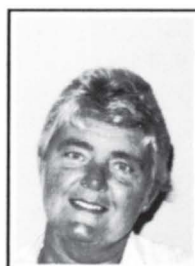


Helge Hågan

Larvik



Eva Monsen



Signe Pedersen



Kari Ringseth



Leif Gjestad

Frank Rød 54 år konsulent. Han begynte i Biltilsynet Larvik i 1963 i forbindelse med at biltilsynet overtok motorvognregistreringen. Han kom fra politiet i Sandefjord hvor han hadde vært i 8 år. Frank var i 10 år seksjonsleder på kontor før han trappet ned i 1989, men fungerer nå som seksjonsleder inntil ny er ansatt. Frank er et typisk friluftsmenneske og liker å ferdes i naturen og tar gjerne med stanga og drar på fisketur.

Berit Bjørnum Jensen 41 år førstesekretær. Hun begynte i Biltilsynet Larvik i 1971 og fungerer nå som seksjonsleder sammen med Frank Rød inntil ny begynner i mai. Berit arbeider ellers med registrering av kjøretøy/eierskifter. Hun er født i Larvik og driver med turn, samt at hun er NK i Sivilforsvarets gruppe 3. Berit er gjerne på reisefot, enten turen er lang eller den går til hytta på fjellet eller i campingvognen.

Trude Fjellberg 25 år kontorfullmektig, er "minstemann" på kontoret og har vært vikar siden 1985 og er det fortsatt. Hun har et avbrekk på 9 måneder, da hun var ansatt hos et advokatfirma. Trude jobber med registrering/eierskifter og på fritiden liker hun å strikke eller lese og har nå også begynt med gymping og har stadig stive muskler dagen etter.

Marianne Nordkvelle 31 år kontorfullmektig. Hun er født på Østre Halsen, men bor nå i Kvelde. Marianne jobber nå halvdag og arbeider med registrering/eierskifter. Hun driver med oljemaling på fritiden og vi venter bare på den første utstillingen. Hun baker for øvrig verdens beste sjokoladecake!

Hilde Strand 35 år kontorfullmektig. Hilde jobber med registrering av kjøretøy/eierskifter og førerkort. Hun begynte ved Biltilsynet Sandefjord i 1977 og har også jobbet nesten 2 år ved Biltilsynet Oslo før hun begynte i Larvik i 1981. Hilde er ei sprek jente og driver med aerobic. Hun er for øvrig medlem av den berømte sanggruppen Street Girls, som visstnok bare venter på nye oppdrag !?!

Jørn Hæhre 32 år kontorfullmektig. Han begynte ved Biltilsynet Larvik i 1976 og jobber med registrering av kjøretøy, førerkort og innkalling/oppfølging til kontroll. Han er også lokal "driftsansvarlig" for data'n. Er sportsidiot og mesteparten av fritiden går med som fotballtrener. Liker seg også på reisefot og da gjerne der det er varmt.

Liv Johansen 53 år førstesekretær. Liv er født i Bergen og begynte ved Biltilsynet Larvik i 1970. Hun har erfaring fra privat næringsliv som sekretær før hun begynte ved biltilsynet. Liv jobber på førerkortavdelingen. Hun er for øvrig kosmetologutdannet og er en habil hyggepianist, kunstelsker og hobbygartner. Liv er grekofil.

Kirsten Løkslid 46 år førstesekretær. Kirsten er født i Lårdal i Telemark, men bor nå i Sandefjord. Hun begynte ved Biltilsynet Larvik i 1980, men har tidligere bl.a. jobbet 6 år ved Biltilsynet Skien. Hun arbeider med registrering av kjøretøy/eierskifter og innkalling/oppfølging til kontroll. Kirsten liker hagestell, kunst og tegning/maling. Hun er også reiseglad og har besøkt mange spennende steder.

Olav Erik Krogstad 46 år stasjonssjef. Olav Erik er født i Trondheim og heier selvsagt på Rosenborg og har en tidligere karriere i "små-bispan". Han begynte ved Biltilsynet Larvik i 1980 som seksjonsleder for trafikk, og ble stasjonssjef høsten 1990. Han har tidligere jobbet ved Biltilsynet Bodø i 2 år og Vegdirektoratet i 3 år. Er ellers meget sprek og det er 25 år siden første gang han syklet Trondheim - Oslo. Olav Erik er for øvrig også "Hardhaus", dvs. syklet Trondheim Oslo, gått Birkebeineren på ski og løpt Oslo maraton i samme sesong.

Julius Ansgar Løkke 58 år seksjonsleder kjøretøy. Han begynte ved Biltilsynet Larvik i 1956 og er med det den som har vært lengst ansatt her. Han var i perioden 1965-1979 ansatt i Vegdirektoratet og vikarierte da rundt om i landet med kontroll og førerprøver. Mest spennende jobb var kontroll av bil med bombetrussel. Julius bor ved havet og er en ivrig seiler. Ellers er han meget interessert i skihopping, men har hatt en elendig sesong i år.

Klaus Ottersen 34 år seksjonsleder trafikk. Han begynte her i januar 1991, kom da fra Biltilsynet Skien hvor han hadde vært i 4 år. Han har tidligere også jobbet 4 år ved Biltilsynet Notodden og 2 år ved Biltilsynet Drammen. Klaus synes at båter topp og tar gjerne en tur med hunden. Han har som motto: Hvorfor vente til i morgen med å endre rutiner!!

Ivar Wiik 53 år avdelingsingeniør. Ivar begynte her i 1965, men jobbet før det 3 år ved Biltilsynet Bergen. Han jobber med både kontroll av biler og førerprøver. Ivar er trompetist i Larvik Veterankorps, og var i flere år fast sjåfør på vegvesenets ekskursjonsturer.

Mathias Håkegård 55 år avdelingsingeniør. Mathias begynte her i 1965 og arbeidet 4 år ved Biltilsynet Gjøvik før dette. Han driver med førerprøver og kontroll. Mathias er en aktiv person og har bl.a. eget småbruk som tar mye tid. Han er også sportsdykker og med i sangkor. Mathias liker å skrive dikt og sanger som bl.a. har vært hyppig brukt på julebord og fester. Liker også å opptre og var sist å se som Mathias von Caravan på årsfesten på Granerød.

Thore Johansen 52 år avdelingsingeniør. Han begynte ved Biltilsynet Larvik i 1963. Thore driver med førerprøver og kontroll av kjøretøy. Han er aktiv i Kodal ungdomslag siden 1953 og ble æresmedlem i 1990. Ellers liker han trekkspillmusikk og fisketurer.

Helge Hågan 44 år avdelingsingeniør. Helge begynte ved Biltilsynet Sandvika i 1969 og kom til Biltilsynet Larvik i 1972. Helge jobber med kontroll av kjøretøyer og førerprøver, han steller også med ulykkesetterforskning. Han er en ivrig mosjons-trimmer og friluftsmann, og liker seiling både i båt og på brett.

Eva Monsen 33 år seksjonsleder kontor. Eva begynner her som seksjonsleder for kontor nå i mai. Hun kommer fra Vestfold Sang og Musikkråd hvor hun har vært i 8 år. Eva er Sandefjordsjente og er håndballinteressert og en ekte SHK-patriot. Ellers er hun medlem av Sandefjord Teaterforening og er aktiv med sang og revy.

Signe Pedersen 54 år førstesekretær. Signe jobber ved Biltilsynet Sandefjord og begynte der i 1973. Hun har tidligere jobbet noen år i det private. Hun steller hovedsaklig med førerkort, men også med registrering av kjøretøy. Signe liker båtliv og tilbringer mye av fritiden på vannet.

Kari Ringseth 46 år førstekontorfullmektig. Kari jobber i Sandefjord og begynte der i 1979. Hun har tidligere jobbet 4 år i Vegdirektoratet og 3 år ved Biltilsynet Drammen. Kari jobber med registrering av kjøretøy og førerkort. På fritiden driver hun med kursvirksomhet.

Leif Gjestad 38 år avdelingsingeniør. Leif begynte her i 1988 og jobber med førerprøver og pedagogisk veiledning og utviklingsarbeid. Han har tidligere jobbet i skoleverket og har også drevet som motorsykkelinstruktør. Leif har motorsykel som livsstil og menneskelig utvikling og samarbeid som hovedinteresser. Han er også trolig eneste ferksvannsökolog i biltilsynet.

Vegetaten på offensiven i miljødebatten

- Jeg har en viktig melding til politikere og administrasjon på alle nivåer i det offentlige: Det er våre handlinger og prioriteringer som viser at vi tar miljøutfordringene på alvor, og ikke de store ord! Dette var konklusjonen på Sidsel Sandeliens innlegg på Statens vegvesen Vestfolds store miljøkonferanse på Holmestrand hotell 12. mars. Sidsel Sandelien er Vegdirektoratets nye direktør for miljø- og trafikksikkerhet. På konferansen ga hun klart inntrykk av at vegetaten slett ikke har tenkt å være noen sinke i "miljøklassen". Hun understreket samtidig at effektive tiltak for å nå de oppsatte miljømålene på vegtrafikkområdet, vil kunne komme til å kreve dype inngrep i folks lommebok og daglige frihet. Spørsmålet er om politikerne er like villige til vedta drastiske tiltak som de har vært til å gå inn for djerne målsetninger.

Erik Thomassen

Ofte kan man få inntrykk av at spørsmålet i debatten omkring vegtrafikk og miljø går på om vi skal rense eller begrense oss bort fra problemene. Sidsel Sandeliens svar på dette var at dette er et både/og og ikke et enten/eller. Vi skal redusere støyen og utslippene av gasser fra kjøretøyene og fra tunnelene. Og vi skal begrense



-Jeg tror ikke vi kommer utenom et ganske stort innslag av tvang om vi skal få folk til å bruke bilen vesentlig mindre, sa Vegdirektoratets "miljødirektør" Sidsel Sandelien på miljøseminaret i Holmestrand 12. mars.

skadevirkningene gjennom støyskjerming og beplantninger, miljøriktige valg av vegtraseer og miljøriktig arealbruk med sterkere konsentrasjoner av bo- og næringsområdene.

Det siste virkemiddelet vil i den grad det blir satt ut i livet, gripe inn i folks hverdag på en nokså direkte måte. Likedan vil det være om det kommer begrensninger på bilbruken generelt eller kanskje på retten til å eie bil.

Mange av de tiltakene som kan bli aktuelle for å begrense biltrafikken vil kreve aktiv medvirkning fra kommunene. Dette gjelder ikke minst forhold knyttet til arealbruken og bompenger eller vegprising. Spørsmålet er om man på sikt blir nødt til å legge begrensninger på det lokale selvstyret for å få til en utvikling som samlet sett er miljøriktig. Det kan også stilles spørsmål ved den distriktspolitikken det legges opp til i Norge i dag. Sandelien viste til uttalelser fra sosialøkonomen Kjell Roland som sier at problemene med utslippene av CO2 krever et endret bosetningsmønster i Norge. Folk kan ikke lenger vente å få bo

overalt i landet, bosetningen må sentraliseres. Likeledes må det bli slutt på at pendling subsidieres gjennom skattefradrag. Folk må finne seg i å bo nær arbeidsplassen.

- Jeg tror ikke vi kommer utenom et ganske stort innslag av tvang om vi skal få folk til å bruke bilen mindre, sa Sidsel Sandelien videre. Det kan dreie seg om "økonomisk tvang" gjennom bensinavgifter, parkeringsavgifter, km-avgifter, bom-avgifter og vegprising. Og det kan dreie seg om "teknisk tvang" gjennom strenge avgass- og støykrav, og kanskje også krav til maksimalt energiforbruk i bilene. Vi må også se i øynene at det kan bli nødvendig med bilrasjonering eller kilometerrasjonering for å nå de ambisiøse målene politiske myndigheter har fastsatt. Hun pekte i den forbindelse på en ny rapport fra Transportøkonomisk institutt som påviser at høye miljøavgifter ikke er nok til å hindre en kraftig vekst i bilhold og bilbruk i ti-årene som kommer. For trafikanter flest er tid viktigere enn penger, konkluderer rapporten.

Skidag av den gode gamle sorten

Rikelig med snø, men temmelig trått føre, møtte de 65 deltakerne på Vegas skidag 2. mars. Arrangementet gikk av stabelen i Botne skiklubbs løypeanlegg ved Gullhaug. Den flotte skihytta til skiklubben, som har Oddvar Bakken og Jan Erik Gravningen blant sine ildsjeler, dannet utgangspunkt for aktivitetene og tjente som varmestue og kafe mellom slagene.

Erik Thomassen

Ikke siden 1988 har det vært mulig å arrangere idrettslagets tradisjonelle skidag. For riktig å markere at det er foreløpig slutt på de unormale vintrene, stilte værgudene med et veritabelt snøvær på selve arrangementsdagen, og flere av deltakerne hadde et svare strev med å komme opp de bratte bakkene til anlegget.

Første øvelse var akekonkurranse for de minste. Akingen gikk unna med liv og lyst, og deltakerne var naturligvis utstyrt med startnummer og det hele. I bunnen av bakken var det så premieutdeling før smårollingene tok fatt på bakken oppover igjen.

Imens gjorde langrennsløperne seg klar til dagens 1 - 3 km lange rundløype. Med over 60 personer på startstreken og minuttstart, tok det en liten evighet før de siste kom seg av gårde. Løypa var en eller tre km. lang (fritt valg) og idealtiden var den samme for begge løyper. Før siste kneika inn mot mål var det så pilkast mot ballonger med innlagte strafferunder for de som var istø på hånden og bommet.



Rolf Sommervik og Stein Erichsrud vant det prestisjefylte parløpet og slo dermed et slag for det gode samarbeidet mellom vedlikeholdet og biltilsynet i nordfylket.

Dette med idealtid var visst ikke like klart for alle, for Vestfoldern's sportsjournalist ble forbiløpt av uttallige heblesende ungdommer, som seinere måtte stille langt bak i køen når premieneskulle deles ut. Populær vinner ble Øyvind Gjerstad & sønn.

Så var det klart for dagens hovedøvelse, det prestisjefylte parløpet hvor deltakernes ene fot var bundet til hverandre. I denne øvelsen var det ikke snakk om idealtid. Her var det blodig alvor. Best tid gav mest heder. Parene besto stort sett av folk som

burde være vel kjent med å samarbeide etter flere år å ha delt seng, bord og hus. Tidlig merket man seg imidlertid radarparet Rolf Sommervik og Stein Erichsrud, som riktignok lenge har hatt ønsker om å flytte inn i ny felles veg- og biltilsynsstasjon i Holmestrand, men som ellers ikke kan vise til samme felles fartstid som de andre parene. Visse problemer i en fiskebeinsmotehindret dem ikke i å ta en forholdsvis klar seier. Dermed ble utfallet et slag for den gode samarbeidsånden mellom vedlikeholdet og biltilsynet i nordfylket.

Premierte forslag 1990

1. Forberedende arbeider

Anordning til å holde sauer ute av leskur (Troms)
 Stige for automatisk trafikkontroll (Vest-Agder)
 Lagringskassett til forskalingslemmer (Vest-Agder)
 Flyfoto/vegnettregister (N-Trøndelag/Telemark)

2. Sprengning

Spylebunker på tunnelstueff (Sogn & Fjordane)

3. Masseflytting

4. Grøfter, kummer, rør

Forsterkningsjern på kassettforskaling (Troms)

5. Vegfundament

Utnyttelse av fresemasse til bærelag (Oppland)

6. Vegdekker

7. Komplettering

Vannsikring av punktlekkasje i tunnel (Troms)
 Forbedret løfteanordning for flyttbare betongføtter (Vestfold)
 Plattformstige og skiltholder (Oppland)
 Rettestyr for rekkverk (Nordland)
 Vinkelstykke for nedføringssskinne - rekkverk (Nordland)
 Rekkverkjustering - vedlikehold (Oppland)
 Hydraulisk boring for rekkverksstolper (Telemark)
 Adapter for feste av målebok til kikkertstativ (Nordland)
 Arbeidsplattform for skiltreparasjoner (Sogn & Fjordane)
 Bedring av fotgjengeres sikkerhet ved gangfelt (Aust-Agder)
 Regulerbar gigg/bord for produksjon av støyskjermer (Hedmark)

8. Bruer og kaier

9. Vintervedlikehold

Stikksetter til brøytestikker (Vest-Agder)
 Hengslet skiltplate (Nordland)

10. Skjemaer

Skjema for saksbehandling (Troms)
 "Nytt ansikt" for Statens vegvesen (Troms)
 Søknadsskjema for avkjørsler/disp. fra byggegrenser (Troms)
 Ny utleie-/returseddel (Telemark)
 Vegmeldingsskjema (Telemark)
 Skjema for kolonne/stengt veg (Telemark)
 Informasjonshefte for vedlikeholds- og serviceavd. (Nord-Trøndelag)
 Endring av blankett na211 (Rogaland)
 Nytt skjema for nivelleringsarbeid (Vest-Agder)
 Skjema for overtid/ubekvem arbeidstid (Vest-Agder)
 Nytt skjema for overtid (Oppland)
 Kladdeskjema for bindemiddelanalyse (Telemark)
 Retteskjemaer for d3-liste (Hedmark)

11. Administrasjon, rutiner m.v.

Økonomisk og rasjonell drift i Statens vegvesen (Oppland)
 Hylle på kopirom og skilthenvisning til møterom (Troms)
 Demonstrasjon av førstehjelp ved ulykke (Vdt)

Info til nyansatte (Telemark)

Rokering av stillinger i Vegdirektoratet (Vdt)
 Bruk av premierte bilder fra fotoklubben i Vegdirektoratet (Vdt)
 Programvare til Wild Gre3 og Gre4a målebøker (Nord-Trøndelag)
 Utdanningsbevis (Vdt)
 Utgiftsbesparelse ved avfallstømming ved lab. (Oppland)
 Veiledning i utekontrollarbeidet (Sør-Trøndelag)
 Værbestandig papir i lommeformat (Møre & Romsdal)
 Flerårige asfaltkontrakter (Møre & Romsdal)
 Trivsel på arbeidsplassen (Vest-Agder)
 Regler & råd for skriftlig og gafisk framstilling (Hedmark)
 Reiseregninger på edb (Vdt)
 Stempel til giroblanketter (Oppland)
 Pulsformar (Telemark)
 EDB-program til samling av betongktr.resultater (Sogn & Fjordane)
 Utvikling av mobilsys (Sogn & Fjordane)
 Engangshanske for førstehjelpsskrinene (Oppland)
 Oppfølging av avspasering av hvile uten hvilebu (Oppland)
 Varslingsystem for vernetjenesten (Hedmark)
 Kjennetegn på velferdshyttene (Hedmark)
 Slagord "Statens vegvesen for bedre vegmiljø" (Hedmark)

12. Maskiner og utstyr

Brøytestikkmaskin (Finnmark)
 Gummibeskytter for Weisser strøpparat (Telemark)
 Støpevogn for støyskjermelementer (Telemark)
 Forbedret borstangløft for Odex (Telemark)
 Meier for Vibrobrygge (Telemark)
 Doseringsapparat for blanding av sand og salt (Telemark)
 Kantrenkeutstyr (Rogaland)
 Avsug for dimensjonshovel og avretter (Nord-Trøndelag)
 Teleskopanordning for feste av kjernebormaskin (Nord-Trøndelag)
 Hydraulisk rørtang for holding av rør ved nedsett og opptak (Nord-Trøndelag)
 Teleskopisk konstruksjon for hurtigmontering av brøytestikk-settere (Nord-Trøndelag)
 Slapseskjær til veghovel (Nord-Trøndelag)
 Nødstopp på rotasjon på hydraulisk borvogn (Nordland)
 Hydraulisk plattinglås (Nordland)
 Modernisert førerhytte for veghovel (Telemark)
 Sveiseavsug med sveiseglass og skjerm (Sør-Trøndelag)
 Forbedring av Bassøe T3B steamkjele (Sør-Trøndelag)
 Svingbart bandsagbord (Nordland)
 Info-brosjyre om lastekapasitet - vegvesenbiler (Sogn & Fjordane)
 Grøftekniv for veghovel (Hedmark)
 Utstyr for formerking av midt- og kantstripe med pick-up (Hedmark)
 Feiekost påmontert veghovel (Hedmark)
 Skuffe til rengjøring av stikkrenne (Hedmark)
 Skiltvasker (Hedmark)

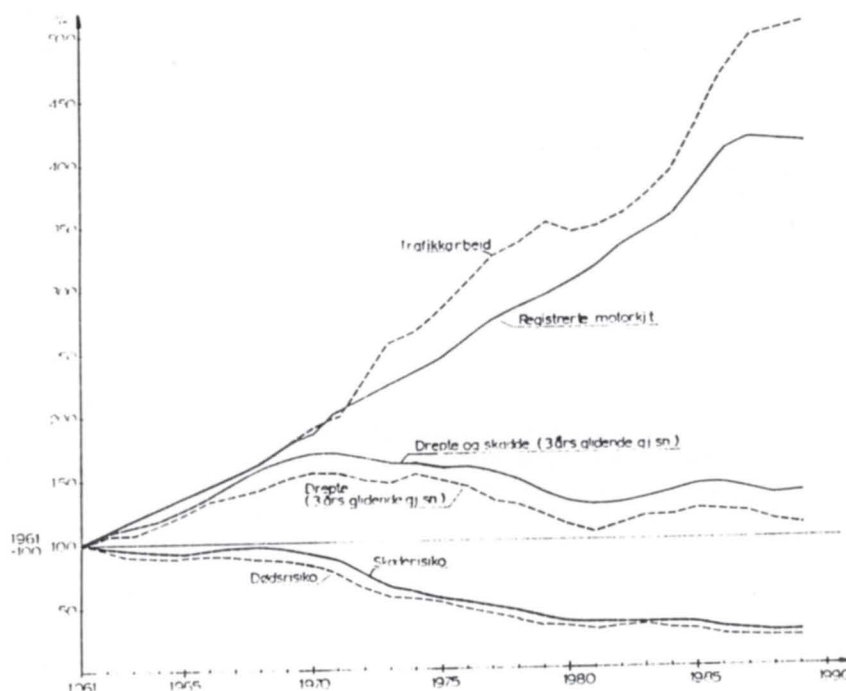
Kopi av forslagene og nærmere opplysninger kan fås fra Anne Hov på vegkontoret. Forslag som er belønnet med premie på kr. 3000,- eller mer er satt i kursiv i oversikten over.

Trafikksikkerhetsekspert slår fast: Trafikken har aldri vært tryggere enn nå!

Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge har de siste tjue årene sannsynligvis spart flere tusen liv og titusenvise av mennesker har unngått å bli skadet. Dette kunne en slutte av Henrik Hvoslefs foredrag på trafikksikkerhetsseminaret Vegvesenet arrangerte i Tønsberg 20. mars. Hvoslef er overing. i Vegdirektoratet og også professor i trafikksikkerhet ved Universitetet i Trondheim. Til stede på seminaret var representanter for vegetaten og våre samarbeidspartnere i trafikksikkerhetsarbeidet, foruten fylkespolitikere. Hvoslef understreket i sitt foredrag også at de tradisjonelle fysiske tiltakene på ingen måte har utspilt sin rolle.

Erik Thomassen

Trafikkulykkene rammer oss alle, var ett av Hvoslefs hovedpoenger. Til tross for at det i en betydelig del av ulykkene har skjedd grove overtredelser av lovverket, skyldes langt de fleste ulykkene vanlige trafikanter som har gjort en eller annen relativt alminnelig feil i trafikken. - Vi gjør alle feil i vår daglige virksomhet, sa Hvoslef blant annet, men det som særpreger trafikken er at små feil ofte får så store konsekvenser.



Diagrammet viser ulykkes- og risiko-utviklingen i trafikken i Norge siden 1961. Mens ulykkestallet steg i takt med trafikkøkningen i 60-årene, greide man i 70-årene å bryte denne trenden. Nedgangen begynte først i Oslo og Akershus, og kunne her for en stor del tilbakeføres til ulykkesreducerende tiltak på spesielt belastede steder og strekninger, og i tilknytning til utbygging av nye veger, vegutforming og trafikkregulering i sin alminnelighet. Senere fulgte resten av landet med. I tillegg til fysiske tiltak bidro en rekke andre tiltak til den gunstige ulykkesutviklingen gjennom 70-årene, som økt beltebruk, bedret opplæring, mer effektiv politiovervåking m. m.

Ser en på ulykkesutviklingen i forhold til trafikkutviklingen, får en et uttrykk

for hvordan risikonivået i trafikken har endret seg i perioden. Diagrammet viser at risikonivået var stort sett uforandret gjennom 60-årene. Risiko-reduksjonen begynte rundt 1970, og vedvarer, men flatet noe ut i første halvdel av 80-tallet. I enkelte år har vi hatt en viss risiko-økning, men hovedtrenden er at risikonivået stadig blir redusert.

- Dersom en i 1970 og 80-årene ikke hadde gjort noen forandringer fra 1960-årenes trafikksikkerhetsarbeid, som i stor grad besto av tango og velmente formaninger, hadde en etter all sannsynlighet fått en ulykkesøkning som langt på veg hadde fulgt trafikkveksten, sa Henrik Hvoslef. Dette ville i så fall ha medført en fordobling av det antall ulykker og drepte og skadde en hadde i 1970, til an-

slagsvis 1100 drepte og 26 000 skadde i 1990. Fjorårets tall var til sammenligning 332 drepte og 11 971 skadde.

Hva så med fremtiden? - Det sies ofte at de store, sentrale og viktige trafiksikkerhetstiltakene nå er gjennomført, og at det bare gjenstår mindre "flikkingsarbeider" på den fysiske siden, sa Henrik Hvoslef og pekte videre på at det ofte blir sagt at det er trafikanten som trafiksikkerhetsressurs som gjenstår. - Dette er etter mitt syn en "sannhet" som trenger betydelige modifikasjoner for å medføre riktighet, fortsatte han. Vi har gjennomført påbud om bruk av hjelm, bilbelte i for- og baksete, kjøreløys om dagen m.m. Vi har strenge promillegrenser og lave fartsgrenser, men det er fremdeles muligheter for visse endringer av regler og ikke minst av håndhevelsen av dem. Også føreopplæringen kan forbedres ytterligere.

Hvoslef pekte likevel på at det gjenstår betydelig innsats på den fysiske siden, både i forbindelse med vegutbygging, vegutbedring og vedlikehold av vegnettet, og i forbindelse med arealplanleggingen. Dette er forhold av stor betydning for de trafikkmengdene vi vil ha på vegnettet vårt i fremtiden, og derfor også for trafiksikkerheten. Han understreket videre at utbygging av vegnettet, og da spesielt i byer og tettbygde strøk, kan gi betydelige reduksjoner av risikonivået og antall ulykker. Både nye hovedveger i byområder og omkjøringsveger er viktige tiltak. Det er likevel nødvendig å sikre de vegene som på denne måten blir avlastet og å kontrollere trafikkveksten på disse vegene i årene fremover.

Hvoslef kom også inn på ulykkesutviklingen de siste to årene spesielt, og han pekte på at den registrerte veksten i antal personskadeulykker neppe var reell, men har sammenheng med økt rapportering av påkjørsler bakfra. Dette skyldes trolig den økte fokuseringen vi har hatt på nakkeskader de siste årene. Antallet drepte i fjor var forøvrig det laveste siden 1961.

Fokus på trafikanten

Menneskets plass i trafiksikkerhetssammen kom til å stå sentralt i diskusjonen på trafiksikkerhetsseminaret 20. mars. - Hvorfor snakker ingen om moral når vi tar for oss dette temaet, spurte samferdselsstyrets leder Odd S. Sandland og la til at en rekke av de hendelsene vi omtaler som "ulykker" ikke er uhell, men grove brudd på vegtrafikkloven eller andre lover.

Rolf M. Hagen pekte på at det var viktig å komme inn med holdningsinformasjon på et så tidlig tidspunkt som mulig i elevenes skoletid. - Vi må få en plan for hvordan vi kan få fram en ny ansvarsbevisst generasjon. Dette vil ikke bare ha betydning for trafikken, men også for en lang rekke andre problemområder i samfunnet.

Ting skjer imidlertid allerede. Trygg Trafikk og Skoledirektøren i Vestfold har sammen med Biltilsynet utarbeidet en rammeplan for trafiksikkerhetsundervisningen i grunnskolen i Vestfold, og et undervisningsopplegg som innbefatter faktastoff for læreren og et opplegg for lokalt læreplanarbeid og samarbeid hjem - skole.

I debatten ble det ellers etterlyst statistikk og forskning som viser hvilke førerfeil det er som fører til trafikkulykker. Skal man sette inn en målrettet innsats mot trafikantene er det nødvendig å ha et noenlunde sikkert bakgrunnsmateriale å gå ut fra også på dette området. Hvor mye skyldes egentlig tvilsomme holdninger? Og hvor mye skyldes manglende kunnskaper og ferdigheter, og hvor mye er rene feil som følge av konsentrasjonssvikt?



- Hvorfor kalles det ulykker når det ofte dreier seg om grove brudd på vegtrafikkloven, spurte samferdselsstyrets leder, Odd S. Sandland i debatten.

Gule biler til kontroll

Biltilsynet gjennomfører nå årlig kontroll på alle tyngre kjøretøyer. Vegvesenets egne biler er selvfølgelig ikke noe unntak, disse må også møte til kontroll til avtalt tid.

Anton Asbjørnrød

Rent praktisk har Biltilsynet bedt maskinsentralen selv bestille tid for kontrollene slik at disse kan innpasses etter de kjøreoppdrag bilene måtte ha.

Selv om vi konstaterer en del feil ved de "gule" bilene, er totalinntrykket at den tekniske standarden gjennomgående er tilfredsstillende. Vi får også en del henvendelser fra Vegvesenets sjåfører om kontroll av f.eks. bremsen når bilen har fullt lass. Slike henvendelser forsøker vi selvfølgelig alltid å etterkomme.



Vegvesenets biler er stort sett i tilfredsstillende stand. På bildet: inspektør Rolf Mathisen ved Biltilsynet Tønsberg og (i bilen) Gunnar Arnesen, vedlh.område 02.

Overlastrekord

I oktober 1990 ble en transport stoppet på Grefserudvegen (rv. 314) for vekt-kontroll, og det viste seg at det var hele ni tonn for mye på boggien i forhold til det som er tillatt for ve-gen. Dette resulterte i et gebyr på kr. 37000. Det er rekord for de gebyrkravene som er mottatt til inkasso i 1990 og hittil i 1991.

Beløpet ble imidlertid betalt før det var påløpt ytterligere omkostninger. Overlasten ble dyr nok likevel for den "uheldige" transportøren. Kanskje en nyttig påminnelse også for andre om at det kan lønne seg å passe på at lasten ikke er for tung.

Else M. Christensen

...bør en tenke gjennom hva en skal gjøre

Vår kollega Vegnotisen, intern-avisa i Vegdirektoratet har lest et referat fra et såkalt divisjonsmøte på Driftsavdelingen. Nedenstående klipp fra dette referatet gjengis også i Vestfolder'n. Vegnotisens kommentar er forøvrig følgende:

"Det er ikke lett å kommentere referentens konklusjon angående møtets neste sak, "referat fra direktørmøter". Vi nekter å antyde noe som helst - ihvertfall før vi har konferert med vår advokat. Men således står det altså i referatet:

SAK 2 REFERAT FRA DIREKTØRMØTER

Referater fra møter sendes ut så snart de foreligger. Der hvor ansvaret står definert i referatet, settes apparatet i gang straks. Der hvor Søfteland står ansvarlig bør en tenke gjennom hva en skal gjøre - og også sette igang forberedelser.

Spørreundersøkelse i snøføyka

Onsdag 6. mars var dagen for den store trafikantundersøkelsen. Det er vedlikeholdsområdene som står ansvarlig for utdelingen av spørreskjemaene. Denne undersøkelsen er viktig for å få tilbakemelding fra trafikantene om hvordan de opplever tilstanden på vegnettet i fylket.

Jorun Sætre Bringaker

Rehny Bøhmer og Gunnar Svendsen fra vedlikeholdsområde 3 var i områ-

det rundt Sandefjord og delte ut spørreskjemaer. Snøvær og vind gjorde ikke akkurat jobben med utdelingen noe trivelig, men publikum var likevel blide og hyggelige. De slo gjerne av en prat da de ble spurt om de var interessert i vegforholdene i distriktet. Det var så lenge Vestfolder'n var til stede ikke en eneste som var negativ til denne undersøkelsen.

På Verningen hadde de gjort det slik at to og to var sammen og området var delt inn i flere småområder. De holdt seg for det meste på litt større bensinstasjoner og butikker der det var ventet at mange trafikanter ville komme.



Gunnar Svendsen delte ut spørreskjemaer i Sandefjord. Bare positive reaksjoner fra publikum på undersøkelsen ble registrert

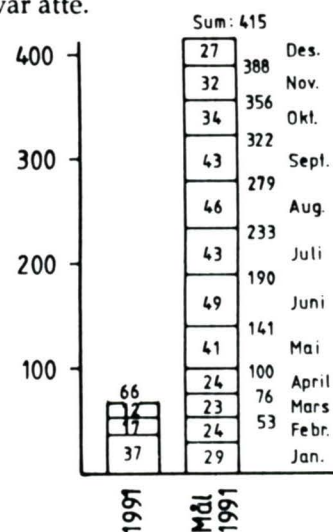
**Møte i pensjonistforeningen
16.april kl. 1300 på Ås
Velkommen!**

Rekordlave ulykkestall i mars

Bare 12 personskadeulykker i Vestfold i mars! Dette er halvparten av det som har vært vanlig de siste årene, og kanskje spesielt positivt tatt i betraktning at storparten av påsken i år kom i denne måneden.

Ingen ble drept i trafikken i Vestfold i mars, mens 13 mennesker kom til skade. Disse fordeler seg med åtte bilførere, en passasjer, tre mopedister og en fotgjenger.

I første kvartal har det skjedd 66 ulykker med personskade. Tallet på samme tid i fjor var 80. Det er registrert tre trafikkdrepte i hittil i år, mens tallet i fjor var åtte.



Hjertelig takk for oppmerksomheten på min 60 - års dag

Olav Thorsen

Det skjer i april

Vi takker **Ellinor Hellerud Larsen** for godt samarbeid og vil samtidig gratulere hjerteligst med 50-års dagen 23. april!

April er **renholdsmåned** i vedlikeholdet. Renhold av vegbane og vegområde skal foregå i hele måneden. Vinterberedskapen nedtrappes over påske og avsluttes helt 12. april.

Område 1 melder at Holmestrandtunnelen skal hovedrengjøres - rundvaskes i uke 16. Samtidig begynner monteringen av **ledelys** (rømningslys) i tunnelen. Det skal monteres 40 W lamper 1,5 m over kjørebane i avstand 50 m gjennom hele tunnelen, og samtidig monteres opplysnings-skilt med rømningslengde mot utgang ved hvert lys. Lyset skal normalt ikke være i funksjon, men aktiviseres ved skade på strømkabelen eller tvangsstyring fra brannstasjon eller kiosk. Ved strøbrudd skal lyset virke i 2,5 timer.

Område 2 melder om fjerning av **bankettkanter**, grøfting og utbedring på riksveg 306 Skoppum - Knutstad, siktutbedring, grøfting og fjerning av enebolig på riksveg 312 ved Borgen og **sprenghing, grøfting og oppsetting av mur** på riksveg 309 Agerup - Årøysund.

Område 3 melder om at **dreneringen** tar til igjen på E 18 Langåker - Klinestad. Driftstiltaket på Sundet - Holm på riksveg 304 settes også i gang i april.

Skiltseksjonen skal skifte skilt med **dårlig refleks** på riksvegene 301 og 302 og fylkesvegene 104, 162 og 169. Ellers blir det **formerking** og dessuten skilting for anleggene E 18 Tassebekk og Undrumsdal.

Lab. skal drive **teknisk kvalitetssikring** på E 18 Stokke, E 18 Undrumsdal og på Gjennestadmyra bru, Furulund bru og Rørkoll øst kulvert.

På E 18-anlegget i Stokke blir det **stabling av EPS-fylling** ved Holmene, uttrauing i Tassebekk-krysset, asfaltering av rampe fra nord og syd i Tassebekk-krysset, **omlegging** av gamle E 18 ved Rørkoll, **fjellrensk/sikring** ved Asketraet, rørlegging Furulund - Rørkoll og Tassebekk, **oppretting** Sørby - Asketraet og **oppretting og asfaltering** på fylkesvegene 560 (Sørby-krysset) og 290 (Gjennestad bru).

Østre Rørkoll kulvert **fullføres** og byggearbeidene avsluttes i første halvdel av april. (Hovedstøp ble utført 25. mars).

På Furulund bru skal **stillas og forskalning for overbygningen** reises i april.

Pelearbeidene på Gjennestadmyra bru avsluttes. Landkarene armeres og forskales.

4.april er det **kommunikasjons-/samarbeidskurs** for politi, lensmenn og biltilsynet. Målet er å bli mer profesjonelle i det forebyggende arbeidet og mer bevisst på egen kommunikasjon.

18.april avholdes tredje kursdag for lærere i **trafikkundervisning i grunnskolen**.

29.april arrangerer Trygg Trafikk og Landsforeningen for trafikkskadde **sorgkurs** for pårørende til trafikkdrepte.

Kurskalender

Tema	Dato	Deltakere	Type
EXEL grunnkurs, oppfølging	10.4	Ø. Ludvigsen, M. Eklund, O.J. Svendsen, A.M. Økstad, J.Hillestad, T.O. Ringseth, M. Visnes	Lok/reg
Utekontrollvirksomheten	16.-17.4	M.Bøie, M. Visnes, A.Eriksen, T.Kaurin	Lok/reg
Ekspropriasjonsrett	5.-6.4	Y.Pedersen	Eksternt
FOI-konferansen 1991	8.-10.4	E.Thomassen	Eksternt
Traffex-91	9.-11.4	E.Schuller	Eksternt
PC-program for vegbelysn.	10.4	P.Korsnes, H.P.Sundby	Eksternt
Forberedelse til pensj.alderen	14.-19.4	G.Stien	Eksternt
Vegtunneler, ny normal	16.-18.4	O.Tandberg	Eksternt
Lokalnett, intro, ND	25.-26.4	A.Bentzen, N.Enes	Eksternt
Arkivlederkonferanse	9.-11.4	A.G.Rød, T.Borgersen	Sentralt
Skjønnsforberede	9.-11.4	C.E.Fagernæs, H.Stordal, J.E.Gravningen	Sentralt
Radiosamband	9.-11.4	G.Eriksen	Sentralt
Betongutførelse	16.-17.4	E.Lunde, E.Holtan, T.Haugerud	Sentralt
Geoteknisk tegning	16.-18.4	A.H.Widerøe	Sentralt
K. for tilsatte kjøretøyteknisk	15.-19.4	M.Hagejordet	Sentralt
K. for tilsatte kontor/bilt.	15.-19.4	I.L.Baggerød	Sentralt
EDB-sikkerhet	23.-24.4	T.Solberg	Sentralt
Mindre/mellomstore bruer	23.-24.4	T.Hodnebrug	Sentralt
Anleggssjefenes vårmøte	24.-25.4	I.Wulff	Sentralt
EDB-verktøy i NVVP 1994-97	23.-25.4	Ø.Ludvigsen, Ø.Firman, S.Holstein	Sentralt