

---

# VEST- FOLDER'N

---

NR. 2

1980

---





Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 2 – APRIL

7. ÅRGANG

**Redaktører:**

Jan Haugerød  
Erik Andersen  
Hans Thv. Kittelsen

**Red.sekr.:**

Esther Vedvik

**Redaksjonsråd:**

Trygve Rognan  
Frank Rød  
Bjørn Skøie  
Rolf Sommervik

**Redaksjonens adresse:**

Vegsjefen i Vestfold  
Postboks 323  
3101 TØNSBERG

**Opplag:**

1000 eksemplarer

**Sats og trykk:**

Cicero a.s, Tønsberg

**Forsidebildet:**

Vintervedlikehold  
i Tjølling.

**INNHOLD**

Fart dreper .....	3
Brukskontrollen .....	4
Fotgjengerunderganger med eventyrmotiv .....	7
En sprek 85-åring .....	8
Studietur til England .....	9
Bestemmelser om montering og bruk av bilbelter .....	12
Maskinavdelingens opplæringsprogram .....	13
Ny type vernevest .....	14
Aksjon skolevei – Hva skjer nå? .....	15
Slutt å salt! .....	17
Bruken av gult varsellys .....	18
Aktuell informasjon .....	20
Eskild Jensen ny vegdirektør ..	22
Vrengen Blues .....	22

# FART DREPER

*Den markante nedgangen i politirapporterte trafikkulykker i 1979 er vel noe av det mest positive som har hendt Vestfold vegkontor på lenge.*

Tallene for E-18 i Vestfold ser slik ut:

	1978	1979
Buskerud grense - Åskrysset	49	47
Åskrysset - Amundrød	48	24
Amundrød - Telemark grense	22	17

*Særlig merkbar er nedgangen på strekningen E-18, Åskrysset – Amundrød. Her har ulykkestallet sunket med 50% og tangerer allerede fylkets målsetting med minst 50% reduksjon av trafikkulykkene i løpet av 10 års-perioden 1978-88.*

*Det er en åpenbar grunn for nedgangen. Denne vegstrekningen er fylkets strengeste fartsregulerte riksveg.*

*Høy fart kan gjøre et øyeblikks oppmerksomhet eller tankeløshet til en alvorlig ulykke. Nettopp denne kjennsgjerning sammen med det faktum at bilisten nesten alltid kjører opp mot tillatt fartsgrense bringer vel streng fartsregulering sterkt fram i bildet når det gjelder kampen for å redusere antallet av alvorlige ulykker.*

*Vi viste at fart dreper, nå har vi trolig tall for det!*

E. ANDERSEN



# BRUKSKONTROLLEN

*Av Jan Haugerød*

**Avd.ing. Helge Hågan og vekt-kontrollørene Jan Hansen og Magne Hagejordet utgjør i Vestfold det team som nå går under navnet brukskontrollen. Brukskontrollen har som hovedoppgaver bl.a. å foreta veiing av vogntog, kontrollere kjøre- og hviletidsbestemmelsene og kontrollere at kjøretøyene teknisk sett er i orden. Brukskontrollen er en del av biltilsynet.**

Brukskontrollen har landevegen som sin arbeidsplass. Innen Vestfold kan de dukke opp hvor som helst på vegnettet. Da blir vogntog veid og teknisk kontroll utført. En kontroll i dag utføres bare noen timer på hvert sted. De fleste vogntog og lastebiler har som regel en eller annen form for radioforbindelse seg i mellom, og derfor blir det fort kjent hvor vektkontrollen foregår. Derfor er det viktig å flytte fra sted til sted med korte mellomrom. I fjor fikk brukskontrollen nye elektroniske mobilvekter så nå er det mulig å foreta kontroll hvor som helst på vegen.

Vestfolder'n var med vektkontrollen en formiddag i januar måned. På den tiden vi var der, ble det ikke utskrevet noen vektgebyr for overlast, men det vanket noen kontrollsedler i forbindelse med diverse mangler. Helge Hågan kunne fortelle at det som oftest er



*Avd.ing. Helge Hågan må enkelte ganger skrive ut kontrollseddel.*

tilhengeren som det er mangler med. Det har sikkert sin forklaring i at når bilene skal til regelmessige kontroller og service blir tilhengeren koble fra. Den får da ikke det nødvendige tilsyn.

Et stort problem med vogntogene nå på vinterstid er bruken av piggdekk. I bestemmelsene heter det at dersom lastebilen/trekkbilen er utstyr med piggdekk, skal alle hjulene på tilhengeren ha piggdekk. Dette gjelder for tilhenger med brems. Videre heter det at når føreforholdene gjør det nødvendig, må kjøretøy ikke brukes uten at hjulene er sikret tilstrekkelig veggrep ved bruk av pigger, kjettinger e.l. Det betyr at



*Vektkontrollør Magne Hagejordet skriver ut vektgebyr.*



*Undersøkelser som brukskontrollen har utført viser at hele 83% av lastebiltilhengerne på vinterstid har sommerdekk.*

det er opp til føreren å vurdere om han har tilstrekkelig veggrep på kjøretøyet.

En undersøkelse som brukskontrollen i vinter har foretatt på 500 vogntog, viste at hele 83% av tilhengerne hadde sommerdekk. Dette resultatet stemte godt overens med det vi selv kunne konstatere. Det var svært sjelden å se piggdekk på tilhengerhjulene. Rent sikkerhetsmessig er dette et stort problem og det spørres om ikke disse bestemmelsene må tas opp til nærmere vurdering.

Det er ikke ofte at det forekommer store overlastgebyr. På E-18 og den delen av vegnettet som er tillatt for 10 tons akseltrykk går det som regel bra, men overlast forekommer langt oftere på den delen av vegnettet som ikke er tillatt for mer enn 8 tonn. Svært ofte er overlasten så liten at det ikke blir utstedt gebyr, og de fleste gebyrene er også små. Enkelte



*Vektkontrollør Jan Hansen anviser parkeringsplass til en lastebil som er for tung.*

sjeldne ganger hender det imidlertid at det virkelig blir stor fangst. Vektkontrollørene kunne fortelle om et tilfelle på E-18 hvor 2 vogntog som var i følge ble stoppet. Det var tydelig at kjøretøyene var overbelastet. De ble veid, og resultatet ble at et tredje vogntog ble fullt opplastet med den last som de to hadde over det tillatte. Transporten gikk på natten og det var opplagt at sjåførene var klare over at de hadde for mye lass på bilene.

De tok en sjanse på at det skulle gå bra, men den gang ei.

Andre lignende tilfeller kunne vært nevnt, men det er ikke ofte at det forekommer grov overbelastning eller tekniske mangler som medfører avskilting. De fleste tilfellene av overlast ligger innenfor den grense det ikke utstedes gebyr for.

Strengte reaksjoner med omlastning av gods og avskilting gir sjåfører og bileiere problemer, men det er nødvendig å reagere strengt ut fra trafikksikkerhetsmessige grunner. Det kan ikke aksepteres at uskyldige medtrafikanter skal føres ut i farlige ulykkestilfeller på grunn av teknisk svikt eller uvetting lastning av disse kjøretøyene.

## **Trafikkblind eller blind i trafikken**

Norges Blindeforbund har sendt ut et informasjonshefte kalt «Trafikkblind eller blind i trafikken». Hftet henvender seg til de blindes medtrafikanter, både kjørende, syklende og gående, og forteller hvordan vi kan hjelpe de blinde til å komme sikrest mulig fram i vårt kompliserte trafikkmiljø.

Det er Trygg Trafikk som har produsert heftet. De sørger også for distribusjonen.



## **FØLGER DU DE NYE GÅ-REGLENE?**

# FOTGJENGERUNDERGANGER MED EVENTYRMOTIV

*Tekst og foto: Jan Haugerød*

I løpet av 1979 er 2 fotgjengerunderganger på rv. 310 blitt pyntet med malerier utført av skoleelever. Det er fotgjengerundergangene ved Granly skole og Rakkås vegkryss. Det er elever fra Granly, Jareteigen og Rakkås skole som har stått for utførelsen av arbeidene.

Hver klasse fikk tildelt ett område på veggene i undergangene.

Resultatene er blitt fargesprakende kunstverk som elevene kan være stolte av. Fotgjengerundergangene er ikke lenger trøtte betongkolosser, men virkelige eventyrhuler.

Det er vegvesenet som har tatt initiativet til disse tiltakene. Hensikten var etter vår mening å gi barna et mer personlig forhold til undergangene. Vi regnet da med

*Forts. side 11*

*I fotgjengerundergangen ved Granly skole var eneste betingelse at motivene skulle være fra 1001 natt. Ellers fikk elevene boltre seg fritt med malerkosten.*



# EN SPREK 85-ÅRING

Av Jan Haugerød



Georg Veldre.

**Arbeidet med innsamling av vegvesenets muntlige historie har startet opp. Den første pensjonisten som var i ilden som intervjuobjekt var Georg Veldre. I den forbindelse passet også Vestfolder'n på å få en prat med friskusen på 85 år.**

Det er ikke lite Georg har å fortelle om sitt liv som aktiv arbeidmann. Foruten å ha vært ansatt i veg-

vesenet, har han jobbet for Norsk Hydro på Rjukan, han har vært i vassdragsvesenet og jernbanen, alt dette som anleggsarbeider. Han har også bygd molo for havnevesenet i Nevlunghavn og sprengt ut bomberom for Stavern kommune.

Det var i 1926 at Georg første gang kom inn i vegvesenet. Den gang var det ikke tale om noen fast ansettelse. Han kan fortelle at arbeidet gikk så lenge det var penger, men når de tok slutt fikk arbeiderne «katten». Da kom ingeniøren og sa fra at det i dag er det siste arbeidsdag, så i morgen får dere finne dere et annet arbeid.

I sin tid som vegarbeider har Georg alltid vært anleggsarbeider. Noen ganger måtte han og de andre anleggsarbeiderne hjelpe til med forskjellige reparasjonsarbeider når det var behov for det. Han husker godt at det måtte lages telelemmer på Skiensvegen. De ble slått sammen av 3 tomms plank og lagt ut om vinteren på de verste telestedene. Lemmene ble tatt bort på sommeren når telen hadde gått, men det var en vanskelig og hard jobb for lemmene satt som regel godt fast i jord og leire.

Georg har jobbet på Skiensvegen i mange år. Den første bevilgning til anleggsarbeider var på 60.000 kroner. Det rakk ikke langt.

*Fort. side 11*



# STUDIETUR TIL ENGELAND

Av Erik Andersen

Gjennom Vegdirektoratets stipendieordning, fikk jeg anledning til å studere overflatebehandlingsarbeider i England og Danmark.

Av praktiske grunner ble det to adskilte turer, en til England i august og en til Danmark i slutten av september.

Turen over til England, nærmere bestemt til London, tok snaue to timer. Vel framme dro jeg, sammen med en representant for et norsk asfaltfirma, ut til Astor

Chemicals, som er en kjemisk fabrikk. Denne fabrikken produserer et spesialbindemiddel med fabrikknavnet «Surmac». Dette bindemiddelet skulle kunne brukes til overflatebehandlingsarbeider på sterkt trafikerte veger og på betongdekker. De bindemidlene vi har til enkel overflatebehandlings- (E.O.) og dobbel overflatebehandlings- (D.O.) dekker her hjemme, de såkalte bitumenløsningene, egner

*Forts. neste side*

*Surmac Polymer binder gir en forbløffende effekt dersom man forsøker å løsne stein fra den ferdige belegning.*



seg bare til lettere trafikk (opp til ÅDT 2.000).

På Astor ble jeg mottatt av Mr. O. Pordes og Mr. P. Plows. Mr. Pordes redegjorde for Astor Chemicals, og fortalte om produktet «Surmac».

Dette bindemiddelet er en spesi- alpolymer bitumløsning. Den kos- ter ca. det dobbelte av en ordinær bitumenløsning.

Utspredningen av «Surmac» foregår med konvensjonelt spre- derutstyr. Bindemiddelet avbinder steinmaterialene meget raskt, slik at soping av vegbanen kan forgå allerede dagen etter.

Selve doseringen av bindemid- del foregikk etter en håndbok ut- gitt av «Department of the Envir- onment, Transport and Road Research Laboratory». Den kaltes Road Note 39. Jeg fikk et eksem-

plar av boka, som var meget inter- essant.

Den andre dagen var avsatt til en rundreise i Midt-England for å se på arbeider som var utført. Rundreisen startet fra Watford Junction Station, et stykke på ut- siden av London.

Vi kjørte opp mot Birmingham, og så på Hagley Roundabout, – en sterkt trafikkbelastet rundkjøring – belagt med «Surmac», avstrødd med 10 mm forasfaltert sandstein. Videre beså vi Walstead Road og på samme måte.

Alle de befarte stedene lå meget bra. Trafikkmengdene var tydelig høye på alle stedene, og dekkene lå uten synlige skader. I og med at bindemiddelet ikke er eksepsjonelt dyrt, og gav inntrykk av å være stabilt og godt avbundet, er det interessant for oss som bindemid- del til enkel overflatebehandlings-

### *Hagley Roundabout.*



(E.O.) dekke på veger med høy trafikk, også betongdekker.

Da vi kom tilbake til Astor etter rundturen, fikk jeg anledning til å stille spørsmål. Jeg spurte bl.a. om «Surmac» beholdt sin viskositet også under kuldegrader. Ble det sprøtt? Til det ble det svart at bindemiddelet naturligvis ble sprøere, men langt fra så sprøtt som en eksempelvis en vanlig asfaltløsning blir.

Jeg takket Mr. Pordes og Mr. Plows for vennligheten og dro tilbake til hjemlandet etter interessante dager i England.

Turen til Danmark vil jeg fortelle om i et senere nummer av Vestfolder'n.

---

## FOTGJENGER- UNDERGANGER . . .

*Forts. fra side 7*

at undergangene ville bli mer brukt. Dette ser ut til å ha virket etter sin hensikt.

I forbindelse med tiltakene skal vi ikke glemme lærernes innsats. Uten deres medvirkning ville det ikke vært mulig å få gjennomført arbeidene. Vi har gjort lignende utspill ved skoler andre steder uten at det fra skolens side er vist tilstrekkelig initiativ, og derfor er disse prosjektene foreløpig lagt på is.

I forbindelse med selve malerarbeidene har også vegvesenet deltatt. Vi har skaffet elevene gratis maling og vært behjelpelig med stillaser. På forhånd hadde vi preparert betongveggene slik at de ble slette og lette og male på.

Nå er det bare å håpe på at de flotte malerarbeidene får stå urørt. Det tror vi de får gjøre.

## EN SPREK . . .

*Forts. fra side 8*

Foruten Skiensvegen har han jobbet på mange forskjellige anlegg i søndre del av fylket. Han har for det meste vært fjellarbeider og det er også det arbeid han likte best.

Før krigen var det ikke tale om transport att og fram til arbeidsstedet. For det meste gikk han hjem hver dag, men hvis han var på anlegg langt hjemmefra måtte han overnatte. Jeg har alltid vært glad i gå, forteller han. Da jeg jobbet på Skiensvegen og andre steder i Larviks-distriktet, gikk jeg alltid hjem hver dag. Det kunne bli fra 1 til 3 mil om dagen, men det var bare moro. Det å gå noen mil har aldri kostet meg noe, jeg har nærmest hatt det som sport. Det er en fin adspreidelse fra arbeid og slit.

Georg ble pensjonist for 18 år siden, men fortsatt bor han og kona i huset på Damsbakken. Huset er nå nyrestaurert, så de trives godt. Han er fortsatt sprek og hogger all vinterveden selv. Vedlageret er nå så stort at han regner med å ha ved nok for et par år framover.

Under forannevnte intervju med ing. Hellem overrakte Georg Veldre boken «Renhårig slusk» til vegkontoret. Vegvesenet vil få rette en stor takk til ham for dette hyggelige tilskudd til vegkontorets bibliotek.

Georg fyller 85 år i april måned. Datoen vil han ikke ut med, men vi vil allikevel benytte anledningen til å gratulere ham med 85 års dagen.

# BESTEMMELSER OM MONTERING OG BRUK AV BILBELTER

Av Anton Asbjørnrød

Den 1. januar 1971 kom bestemmelser om at alle person- og varebiler registrert første gang i Norge 1. januar 1971 eller senere, skulle være utstyrt med godkjent bilbelte for fører og passasjer i forsetet.

Med godkjent bilbelte mentes da 3-punkts belte for sitteplasser ved dør, mens det for biler med 3 sitteplasser i forsetet var tilstrekkelig med hoftebelte for midtpassasjer. Det ble den gang ikke stillet krav til rullebelte.

Bestemmelsene er senere utvidet, slik at *alle biler* registrert første gang i Norge 1. juli 1975, eller senere, med tillatt totalvekt mindre enn 3.500 kg skal ha montert godkjent *rullebelte* ved sitteplasser ved dør, men fortsatt tilstrekkelig med hoftebelte for eventuell midtpassasjer.

Med godkjent bilbelte menes belte som er merket med fabrikanstens navn eller merke, samt Vegdirektoratets godkjenningssmerke, eller såkalt E-merking, d.v.s. bokstaven E og et tall omkranset av en ring. Endringene i 1975 innebar således at alle biler med totalvekt under 3.500 kg, ikke bare person- og varebiler, skal ha godkjente rullebelter. Det stilles også helt bestemte krav til festepunktene for bilbelter.

## Forskrifter om bruk av bilbelte

Fra 1. september 1975 ble det påbudt å bruke bilbelter for fører og

passasjerer i forsetet på alle biler som hadde *godkjent* bilbelte montert. Det ble imidlertid ikke innført gebyr eller straff for unnlattelse av bruk av bilbelter. Påbudet medførte ikke noen vesentlig økt bruk av bilbelter, hvorfor det fra 1. oktober 1979 ble innført et gebyr på kr. 200,- for unnlattelse av bruk av bilbelte. Gebyrordningen har medført at bruksprosenten i dag ligger på omlag 80%.

Med visse unntak gjelder påbudet alle som har fylt 15 år og som har en legemshøyde på 150 cm eller mer. Legg også merke til at påbudet gjelder ikke bare i biler hvor bilbelter er påbudt utstyr, men i *alle* biler som har montert *godkjente* bilbelter. *Forts. s. 23*



# MASKINAVDELINGENS OPPLÆRINGSPROGRAM 1979/80

Av Martin Nordkvelle

**Følgende kursprogram er gjennomkjørt i 1979.**

## 6 kurs

1 dags varighet i «Bruk av motorsag». Kursene er holdt ved vegstasjonene i fylket med instruktør fra Jo-Bu. I alt 60 deltakere fra driften ute.

## 3 kurs

1 dags varighet i «Bruk og vedlikehold av veghøvel». Kursene er holdt ute i driften av maskininstruktører. I alt 6 maskin- og høvelførere.

## 3 kurs

1 dags varighet i «Bruk og vedlikehold av hjullaster». Kursene er holdt av maskininstruktør. 6 deltakere.

## 2 kurs

1 dags varighet i «Bruk og vedlikehold av valser». Kursene er holdt av maskininstruktør. 5 deltakere.

*I tillegg har vi deltatt på følgende eksterne kurs:*

## 1 kurs

3 dagers varighet på Serviceskolen til Atlas Copco, «Vedlikehold av Atlas Copco kompressorer». Deltakere: Verksmester, maskininstruktør, verkstedformann og 4 reparatører, ialt 7 stykker.

## 1 kurs

5 dagers varighet på Serviceskolen til Volvo Norge, «Vedlikehold av veghøvel». Deltakere: Verksmester og maskininstruktør.

## 1 kurs

3 dagers varighet i «Bruk og vedlikehold av Nemek KL 21 borvogn». Instruktør fra Nemek. 2 deltagere – maskininstruktør og maskinkjører.

Det som vil kreve størst innsats i 1980 er skoleringen av maskinførere som grunnlag for yrkesbevis.

Det er registrert 77 maskinførere som er interessert i yrkesbevis, og det vil i 1. halvår bli holdt 1 dags (8 timer) kurs for disse.

Videre vil det som tidligere bli holdt kortere trenings- og repetisjonskurs for høvel-, hjullaster- og maskinførere som i fjor, samt kurs for førere av valse- og feiemaskiner.

Likeledes vil vi forsøke å få arrangert 3–4 kurs for verkstedpersonalet i laste- og varebilvedlikehold.

Vi vil også prøve å få til et kurs i vedlikehold og feilsøking på VHF radiosamband for oppsynsmann Härter og 1 reparatør.

Etter kursprogrammet fra Vegdirektoratet, vil det bli holdt kurs for maskininstruktører i september 1980.

*Forts. side 21*

# NY TYPE VERNEVEST UNDER PRØVING

Av Jan Haugerød

I den senere tid har 20 vernevester av en ny type vært prøvd flere steder i vegvesenets drift. Foreløpige reaksjoner fra skiltavdelingen og laboratoriet tyder på at det er blitt merkbart mer attraktivt å bruke vernevest. Den nye vernevesten kan brukes utenpå den orange kjeledressen i kuldeperioder i stedet for andre private jakker når det arbeides på eller ved trafikkert veg. Vesten er god og varm, og den er bedre utstyrt med refleks enn de tidligere vester.

Vesten er nå under prøving også i vedlikeholdsområde 1. Vi har vært i kontakt med vegmester Rolf Sommervik og spurt hvordan reaksjonene på vesten er blant tjenestemennene der. Han sier at det er stor etterspørsel etter den nye vernevesten, og han tror de blir brukt. Det ser ut til at de allerede etter kort tids bruk er blitt populære.

Verneleder Karsten Gjersøe kan fortelle at det ennå ikke er tatt noe standpunkt til om vi kommer til å kjøpe inn flere vernevester av denne type. Avgjørelsen vil sannsynligvis bli tatt på arbeidsmiljøutvalgets møte i månedsskifte mars/april. Han legger til at de reaksjoner han hittil har fått på vernevesten er positive.

Det skulle således tyde på at vi i forholdsvis nær framtid vil få nye



*Stein Erik Brekke her iført den nye vernevesten.*

vernevester til alle som trenger det ute i driften. Ett punkt er spesielt å merke seg i denne forbindelse. De nye vernevestene er små i nummer, dette må det tas hensyn til når vesten skal rekvireres.

AKSJON SKOLEVEG 1979/80

# HVA SKJER NÅ?

Av Øystein Ludvigsen

## FRAMDRIFT

Bakgrunnen og opplegget for aksjon skoleveg 1979-80 skulle være kjent for de fleste etter bred omtale i aviser og andre massemedia. Etter en omfattende registrering av trafikkfarlige steder og forslag til utbedringstiltak, utført av lærere og elever i grunnskolen og deres foreldre, er forslagene nå til vurdering og dels prioritering i kommunene. Kommunene har frist til 1. april med å foreta den nødvendige bearbeiding av materialet. Deretter skal det sendes til fylkets trafiksikkerhetsutvalg for vurdering, prioritering og tildeling av økonomiske midler for hele fylket under ett. Trafiksikkerhetsutvalget skal ha utført sin del av jobben innen 1. juni 1980.

## Forslagene inndeles i tre grupper

De forslagene til tiltak som kommer fram, inndeles i følgende tre grupper:

- Strakstiltak
- Kortsiktige tiltak
- Langsiktige tiltak

## Vegvesenet er forberedt

For å være best mulig rustet til å vurdere og utføre den store mengden av strakstiltak som ventes å komme inn, arbeides det ved vegkontoret med et detaljert arbeids-



opplegg for aksjonen. Vedlikeholdsavdelingen, med bl.a. vegmestrene, er tidlig trukket med i planleggingen av opplegget, liksom skilt- og oppmerkningsseksjonen, som f.eks. vil forestå oppmerking av gangfelt. Vi håper derfor å få utført en stor del av strakstiltakene på riks- og fylkesveger i løpet av sommerhalvåret 1980. Alle strakstiltak vil imidlertid bli gjenstand for en faglig vurdering før de eventuelt utføres, og vi kan derfor ikke love at absolutt alle forslag til tiltak blir satt ut i livet. Strakstiltakene på kommunale veier, vil bli vurdert og utført av de respektive kommuners tekniske etat.

Vi har ved vegkontoret også utarbeidet et detaljert arbeidsopplegg for å kunne overkomme vurderingen og prioriteringen av de kortsiktige tiltakene som skal forelegges trafiksikkerhetsutvalget for

*Forts. neste side*

tildeling av økonomiske midler innen 1. juni 1980. Denne vurderingen vil omfatte tiltak på alle typer veger, også kommunale. Tiltakene er inndelt i tre grupper: Skilting/oppmerking, fartsreguleringer, fysiske og andre tiltak. Spesielle personer er utpekt som ansvarlige for vurdering av hver av gruppene før alle forslagene går til en samlet vurdering og forelegges trafikksikkerhetsutvalget. Vedlikeholdsavdelingen vil bli trukket med også i disse vurderingene.

På samme måte som for straks-tiltakene vil de kortsiktige tiltakene på riks- og fylkesveger bli utført av vegvesenet mens kommunene selv utfører slike tiltak på kommunevegene.

### Vil forventningene bli innfridd?

85% av elevene i grunnskolen i Vestfold, deres foreldre og kommunene har lagt ned et stort arbeid i aksjonen. Det er derfor naturlig at det er stilt store forventninger til resultatene av aksjonen. Av den grunn påhviler det vegvesenet og kommunene et stort ansvar for å innfri i hvert fall en del av disse forventningene. Om dette vil lykkes, er det i skrivende stund for tidlig å si noe sikkert om, men et visst inntrykk av arbeidsmengden som aksjonen vil medføre, kan vi få ved å se på forslagene som er kommet inn i Brunlanes kommune. Derfra har vi mottatt:

22 forslag til strakstiltak  
(derav 12 gangfelt)

25 forslag til kortsiktig tiltak  
(derav 9 forslag til nedsatt fartsgrænse)

41 forslag til langsiktige tiltak

(derav 18 busslommer og 12 gang-/sykkelveger).

Med 21 kommuner i Vestfold kan vi ut fra dette komme opp i ca. 4-500 forslag til strakstiltak, ca. 5-600 forslag til kortsiktige tiltak (som skal prioriteres og tildeles midler) og 8-900 forslag til langsiktige tiltak. Selv om dette er et svært forenklet overslag, er det mye som tyder på at vi kan komme opp i et antall tiltak som langt overskrider kommunenes og vegvesenets arbeidskapasitet og aksjonens økonomiske ressurser. Jeg synes derfor det er på sin plass å mane noen og enhver til nøkternhet i forventningene som stilles til aksjonen.

Det viktigste er likevel at alle involverte instanser og personer legger godviljen til for å oppnå et best mulig resultat av aksjonen. Da er det ikke nok med et stort *antall* utførte tiltak, men de utførte tiltakene må også være *gode* og *effektive* tiltak. Uansett resultatet vil vi imidlertid ha fått et omfattende registreringsmateriale som danner et godt utgangspunkt for det videre fysiske trafikksikkerhetsarbeidet i fylket.





Eli 8 år:

# SLUTT Å SALT!!

**Vegkontoret har mottatt brev fra Eli i Larvik som også har synspunkter på bruken av salt. Vi gjengir her Elis brev og tegning, og vegsjef Eigelands svar:**

### *Vegvesenet*

Nå ser vi ikke vegoppmerkingen lenger. Det blir søle på vegene, billysene og frontrutene. Derfor blir det farligere å gå langs vegene.

Det er ofte glattere på de vegene som er saltet. Det sier far og mor. Slutt å salt.

*Hilsen Eli*

*Hallo Eli.*

Takk for brev og fin tegning.

Mor og far har kanskje fortalt deg at vi her på vegkontoret ikke er noe glade i salt på vegene. Vi har imidlertid fått beskjed fra dem som er over oss igjen om at vi skal gjøre det, så vi hadde ikke noe valg.

Vi forsøker å salte slik at det skal bli minst mulig ulempe for de som ferdes langs vegene våre både til fots og på hjul. Men det er jo første vinteren vi gjør det, så kanskje vi ikke er flinke nok ennå.

*Med hilsen  
Eigeland*



Vi innskjerper . . .

# BRUKEN AV GULT VARSELLYS

Tekst og foto: Jan Haugerød



*I den senere tid har det forekommet en del unødig bruk av det gule varsellyset.*

Det er kommet klager over misbruk av det gule roterende varsellyset på biler og maskiner. Dette har resultert i at arbeidsmiljøutvalget igjen har diskutert denne saken. I møte 20. desember 1979 henstilte utvalget til administrasjonen om at instruksjonen for bruk av varsellyset ble frisket opp.

Dette har resultert i at vegsentralen nå har sendt ut instruksjonen til våre egne sjåførere og masinførere. Men det er grunn til å merke seg at reglene også gjelder for private maskiner og biler både

i og utenfor vegvesenets tjeneste. Vi vil derfor rette en henstilling, særlig til oppsynsmennene, om å følge opp at private biler og maskiner i vegvesenets tjeneste bruker det gule varsellyset i overensstemmelse med reglene. Reglene er fastsatt ut fra trafikksikkerhetsmessige hensyn, og det er derfor viktig at de blir fulgt.

Vi gjengir her instruksjonen (Hvis noen skulle trenge noen ekstra eksemplarer, kan de rekvireres fra Ås vegsentral):

I «Forskriftene til Motorvognloven» § 5 nr. 2 b er bl.a fastlagt:

«Motorvogn som er innrettet eller utstyrt for vegarbeid, eller arbeid i tilknytning til veg skal, når den brukes i strid med trafikkreglenes bestemmelser (jfr. trafikkreglene § 2 nr. 5) eller på en slik måte at det kan medføre særlig fare for andre vegfarende varsles med lykt som gir kontinuerlig blinkende gult lys til alle sider.»

Denne bestemmelse gjelder umiddelbart for alle de av vegvesenets maskiner som etter loven er å anse som motorvogner dvs. maskiner i gruppene:

- 510 Lastebil
- 511 Stasjons/varebil
- 532 Hjultraktor
- 533 Dumpere

Som det fremgår er det bare vogner som er innrettet eller utstyrt for vegarbeid eller arbeid i tilknytning til veg som kan ha varselykt.

Blinkende gult varsellys må *bare* brukes slik bestemmelsene fastsetter og *ikke utover dette*.

Eksempelvis blir varsellys å bruke under arbeid med snøbrøyting og sandstrøing, men ikke under vanlig transport av ploger eller stroapparater med mindre transporten (f.eks. på grunn av plogens bredde) kan medføre særlig fare for andre vegfarende.

Når motorvogn (maskin) i forbindelse med arbeid må stanses eller parkeres på veg skal varsellys være tent hvis vognen står på slik måte at det kan medføre særlig fare for andre vegfarende, men ikke ellers.

Ved vanlig kjøring med tilhenger eller slep vil en etter bestemmelsene *ikke* kunne bruke varsellys for maskiner i gruppene:

- 520 Mototveghøvler
- 521 Selvgående vegvalse
- 524 Motorsnøfreser
- 536 Hjullasterer
- 529 Selvgående merkemaskin,

som ikke er å betrakte som motorvogn, gjelder i henhold til trafikreglenes § 19 nr. 6 de samme bestemmelser i forskriftenes § 5 nr. 26 som er nevnt foran. Dette medfører at varsellykt som gir gult blinkende lys til alle sider brukes:

- a. Ved arbeid på vegbanen
- b. Når maskinen i forbindelse med arbeid må stanses eller parkeres på veg på slik måte at det

kan medføre særlig fare for andre vegfarende.

Når disse maskiner transporteres på veg for egen motor uten å være i arbeid, skal blinklys *ikke* brukes unntagen når den medfører særlig fare for andre vegfarende.

#### *Gyldighet*

Denne instruks gjelder for Statens vegvesens materiellpark. Et eksempel av instruksjonen skal finnes i alle Statens vegvesens motorvogner og vegarbeidsmaskiner som er utstyrt med varsellykt som gir kontinuerlig blinkende gult lys til alle sider. Instruksjonen gjøres også gjeldende for private motorvogner og vegarbeidsmaskiner som leies av Statens vegvesen.

#### *Tillegg*

Ved bryteren for blinklyset skal det være festet et skilt med følgende tekst: «VARSELLYKT MÅ BARE BRUKES I SAMSVAR MED INNSTRUKS».



# Aktuell informasjon

## Nr. 069 – BILPARKPROGNOSE 1981 – 2000 (ryggstiftet)

Den framtidige utvikling i bilparken vil sammen med endringer i utkjørt lengde for de enkelte kjøretøyer være avgjørende for hvilken vekst en vil få i vegtrafikken. Biltallets størrelse og veksten i bilparken vil være av sentral betydning for utbygging og dimensjonering av vegnettet i årene framover. Samtidig vil dette ha stor betydning for biltilsynets arbeidsomfang.

Dette dokument er en revisjon av de bilprognoser som ble utarbeidet av Vegdirektoratet høsten 1975, og er basert på samme framskrivningsteknikk som tidligere prognoser.

Prognosen angir utviklingen i person- og lastebilparken for landet som helhet, for de 112 soner som landet er delt inn i, og for biltilsynets stasjonsområder.

## Nr. 067 – EDB-PROGRAM Linje- og utsettings- beregning (Ryggstiftet i A5-format)

EDB-systemet for linje-, utsettings- og skjæringsberegning har til hensikt å kunne tilby planleggere et effektivt hjelpemiddel til å fastlegge horisontaltraséen for veger etc. Programmene sparer oss for en del rutinearbeid, og samtidig

gir de oss en sikkerhet for at beregningene er riktig utført. Den kanskje viktigste grunnen til at vi bør benytte programmene er at de gir oss mulighet for bedre og rasere planlegging.

Knapphet på arealer og kompliserte prosjekter ved vegplanlegging krever nøyaktighet og intens utnyttning av våre grunnarealer. Det er derfor viktig at vi kan koordinatfeste vegene våre å være sikker på at de blir liggende nøyaktig der i terrenget hvor de planlegges. Dette ville være vanskelig la seg gjøre uten å anvende de metoder for utsetting av veglinjene i marken som bruk av EDB forutsetter.

Kontor for teknisk EDB i Vegdirektoratet har lagt stor vekt på å presentere beregningsresultatene på en måte som tilgodeser vegbyggernes behov. Denne instruksjonsboken er et ledd i disse bestrebelsene. Den er rettet mot brukere av utsettingsdata og er således et supplement til brukerbekrivelse for programmene.

## Nr. 008 – ØKONOMI-INSTRUKSER Hovedinstruks og delinstruks (Limheftet i A4-format)

Det har vært et økende behov for å få en samlet fremstilling av alle bestemmelser og rutiner som gjelder innenfor økonomiforvaltningen, særlig etter at biltilsynets

pengeforvaltning har blitt utvidet med innkassering av førerkortgebyr. Hittil har disse instruksjoner vært å finne som vedlegg til forskjellige rundskriv fra Vegdirektoratet. Denne håndboken er laget dels for å dekke behovet for en instruksksamling og dels for å etablere et enklere ajourføringssystem av instruksene.

060 – TRAFIKKREGLENE – Med  
fortolkninger, praksis m.v.  
Ajourført pr. 1. sept 1979

Denne håndbok om trafikkreglene er i første rekke ment som en veiledning for ansatte i Statens vegvesen, men også andre kan tenkes å ha nytte av boken, f.eks. kjøreskolene.

Regeltekstene er ført å jour med de endringer som trådte i kraft 1. oktober og 15. desember 1978.

Fremstillingen er basert på bl.a. avgjørelser i Høyesterett og administrative uttalelser, derunder premisser i Vegdirektoratets forslag av 26. april 1973 til nye trafikkregler.

Nr. 066 – ANBUDSGRUNNLAG  
Bygg- og anleggsarbeider  
(Limheftet i A4-format)

Hensikten med disse retningslinjer er å lette og standardisere utarbeidelsen av anbud for bygg- og anleggsarbeid. Entreprenører og konsulenter vil også få det enklere ved at forskjellige anbud blir utformet mest mulig ensartet.

Anbudsregler og kontraktsbestemmelser er utarbeidet på grunnlaget av NS 3400 «Regler om anbudskonkurranser for bygg- og anlegg» og NS 3401 «Alminnelige kontraktsbestemmelser om utførelse av bygg- og anleggsarbeider».

Det er tatt hensyn til «Forskrifter for kontrahering av bygg- og anleggsarbeider til staten», fastsatt ved kgl.res. 17. mars 1978.

Forøvrig er anbudsgrunnlaget utformet etter NS 3450 «Prosjektdokumenter for bygg og anlegg». Avtaledokument er tilpasset NS 3410 «Formular for kontrakt om utførelse av bygg- og anleggsarbeider».

*Nærmere opplysninger om håndbøkene kan fåes ved henvendelse til Eva Iversen på vegkontoret.*

## **MASKINAVDELINGENS . .**

*Forts. fra side 13*

I alt blir det da: 6-8 kurs

For maskinfører, yrkesbevis. I alt 77-80 deltakere.

**3-4 kurs**

1 til 2 dagers varighet i «Bruk og vedlikehold av veghøvler» pluss 2-3 ukers kjøretrening med instruktør. Antall deltakere, 5-6 mann.

**2 kurs**

1 til 2 dager i «Bruk og vedlikehold av nye feiemaskiner» pluss kjøretrening med maskininstruktør. Deltakere, 4-5 mann.

**3 kurs**

1-2 dager i «Bruk og vedlikehold av nye hjullastere med utstyr» pluss kjøretrening med maskininstruktør. Deltakere 6 mann.

**4 kurs**

3-5 dager i «Vedlikehold av laste- og varebiler». Arrangør Volvo Norge. Antall deltakere i alt, 7-8 personer.

**1 kurs**

1-2 dager i «Vedlikehold/feilsøking på VHF radiosamband».

# ESKILD JENSEN NY VEGDIREKTØR

Ekspedisjonssjef Eskild Jensen er beskikket som ny vegdirektør etter Karl Olsen, som går av for aldersgrensen 1. september i år.

Jensen, som er 54 år gammel, tok sosialøkonomisk embetseksamen i 1952. Han arbeidet i finansdepartementet til han i 1959 ble økonomisk rådgiver ved Norges faste delegasjon til NATO og OECD i Paris. I 1962 var han personlig sekretær for samferdselsminister Trygve Bratteli. Han var kontorsjef, underdirektør og avdelingsdirektør i Direktoratet

for utviklingshjelp – NORAD – 1963-74, bortsett fra perioden 1967-69 da han var engasjert av Ford Foundation til Tanzanias planleggingsdepartement for å lede arbeidet med landets andre femårsplan. Fra 1974 har han vært ekspedisjonssjef i samferdselsdepartementets utredningsarbeide som bl.a. har ansvaret for arbeidet med veiplanene og større veisaker.

Fra 1976 til 1980 var Eskild Jensen statssekretær ved statsministerens kontor.

## VRENGEN BLUES

Du som venter på større bru  
se deg om ved Vrengen nu  
snart så skal det hende  
fritt fram til Verdens ende.

For på breddene ved Vrengen  
ser du folk fra arbeidsgjengen  
og på kontoret de lager planer  
planer – planer – i lange baner.

Så vi bygger brua som du trenger  
riktignok med krevde penger  
men en bru det skal du få  
hold bare opp å mase så.

Du får bare gi litt tål  
for vi har nå satt det mål  
en bru så kjempebred og strong  
bygget opp av sterk betong.

Så om ikke alt for lenge  
vi den gamle bru kan stenge  
åpne den nye og si i kor  
hilsen Vestfold vegkontor.

*Oddvar Kristiansen.*

## BESTEMMELSER OM . . .

Forts. fra side 12

### Påbudet gjelder ikke:

- a. Når bilen står stille
- b. Under rygging
- c. Under kjøring i garasje, på parkeringsplass, bensinstasjon, verkstedområde eller lignende avgrenset område
- d. Under kjøring i lav hastighet der vedkommende med korte mellomrom må forlate sin plass, så som under utdeling av post eller aviser, renovasjonsarbeide eller lignende
- e. Når vedkommende har med legeerklæring som fritat ham fra å bruke bilbelte
- f. For drosjesjåfører i tjeneste.

Videre gjelder ikke påbudet for baksetepassasjerer.

Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra forskriftene. Det synes imidlertid ut som at det skal være tungtveiende grunner til før det blir gitt dispensasjon for bruk av bilbelter.

Som eksempel kan nevnes en rekke søknader fra kommunale feiermestere om å slippe og bruke bilbelter i tjenesten p.g.a. tilsmussing av beltestroppene. Disse søknadene har vært avslått.

Til slutt vil jeg si med n'Ludvik:

*«Uten bilbelte, det er fali det».*

## Personalnytt

### 50 ÅR

Kjell Rønningen, 26. juni

### 65 ÅR

Trygve Topp, 3. juni

Aksel Akerholt, 8. juni

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

### VI ØNSKER VELKOMMEN

Anne Grethe Christensen,  
vegkontoret

### VI TAKKER FOR GODT SAMARBEIDE:

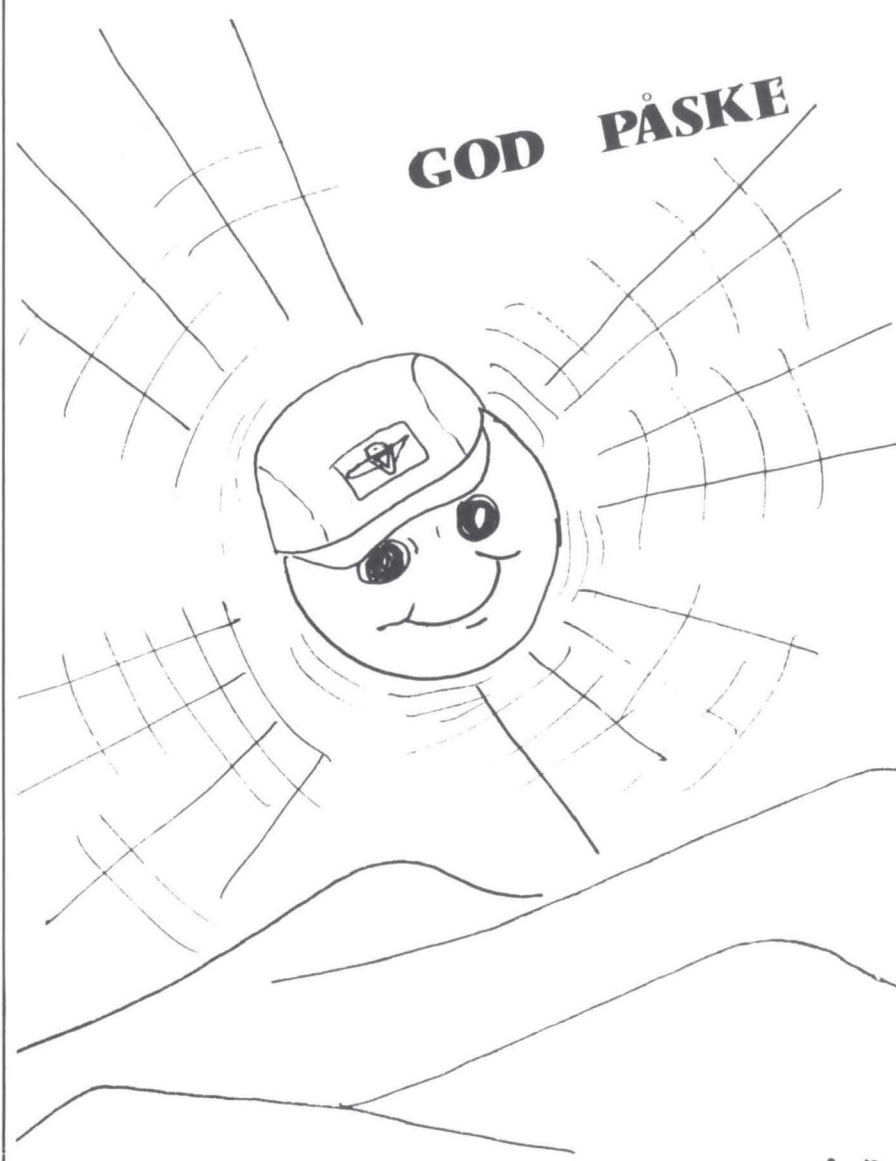
Karin Hansen,  
biltilsynet i Larvik,  
avd. Sandefjord

## STOFF TIL NESTE NUMMER

**må sendes redaksjonen  
innen**

**15. MAI 1980**

**GOD PÅSKE**



EF-80