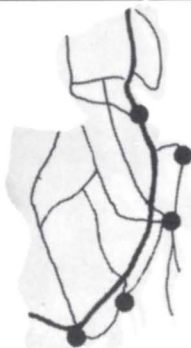


# VEST- FOLDER'N

Nr. 4

1981





# VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 4 – AUGUST

8. ÅRGANG

**Redaktører:**

Jan Haugerød

Per Härter

Tore Kavli

**Red.sekr.:**

Esther Vedvik

**Redaksjonsråd:**

Trygve Rognan

Tore Kavli

Ørnulf Johannessen

Haakon Møyland

Reidar Jørgensen

**Redaksjonens adresse:**

Vegsjefen i Vestfold

Postboks 323

3101 TØNSBERG

**Opplag:**

1050 eksemplarer

**Sats og trykk:**

Cicero a.s, Tønsberg

**Forsidebilde:**

*Lunchpause i sommersol  
på Vervingen vegstasjon.*

**INNHold:**

Johan Lepperød ny vegsjef . . . . .	3
Vedlikeholdets altmuligmann . . . . .	5
90 km/t på E-18 . . . . .	9
Kontrollstasjonen på Solum . . . . .	10
Pensjonistturen 1981 . . . . .	12
Godkjenning av kjøretøy- verksteder . . . . .	14
Nye skilt fra 1. mai . . . . .	16
Nye håndbøker fra Vegdir. . . . .	17
Krabbefeltene er borte . . . . .	18
Vernelederens spalte . . . . .	21
Vi vender nesa hjemover . . . . .	24
Ledig for oppdrag . . . . .	26
Sykling er fin trim . . . . .	27
Vestfold vegkontor også 10 år på Farmandstorget . . . . .	28
Mer service til publikum . . . . .	29
Finns det noen spreke jenter? . . . . .	30
Personalnytt . . . . .	31

De forskjellige artiklene står for artikkelforfatterens regning, og gir nødvendigvis ikke uttrykk for vegvesenets holdning.

# JOHAN LEPPERØD NY VEGSJEF

*Intervju: Jan Haugerød*

Vi kan trygt si at vår tidligere plansjef, Johan Lepperød, har fått full pott. Han var søker til begge de to ledige toppstillingene ved vegkontoret, og resultatene uteble ikke. Først fikk han driftssjefstillingen etter Rognan, og bare et par dager senere fikk han stillingen som vegsjef i den tiden Eigeland har permisjon. Dette betyr at Lepperød går direkte fra plansjefstillingen til vegsjefstillingen, og at det må ansettes vikar for ham som driftssjef.

Lepperød trenger ingen nærmere presentasjon. Etter godt og vel 6 år som plansjef skulle han være godt kjent for de fleste av våre ansatte.

Lepperød tok plass i vegsjefstolen 1. august og vi har spurt ham hva som blir de viktigste oppgavene i tiden framover.

– Først og fremst må det bli å få besatt plansjefstillingen og vikariatet som driftssjef så snart som mulig. Først når disse stillingene blir besatt vil ledergruppen igjen fungere normalt. I en tid har vi vikariert for hverandre i forskjellige stillinger, og vi har hatt ferieavvikling. Dette har gitt oss en vanskelig og utfredsstillende arbeidssituasjon.

Av mer konkrete oppgaver er det å utnytte våre ressurser best mulig en viktig oppgave. Det er et ansvar som påhviler oss alle innen etaten. Vi har stramme budsjetterammer, og en effektiv utnyttelse av de økonomiske midlene er av avgjørende betydning. Dette



*Johan Lepperød blir vår vegsjef fram til Eigeland kommer tilbake etter endt permisjon.*

er en utfordring for oss, og jeg tror at ledergruppen må bruke en del av sin tid til nettopp å vurdere disse forholdene. Vi har her et stort ansvar utad overfor våre overordnede og politiske myndigheter.

Også arbeidet med langtidsplanen er viktig. Planen er et nyttig styringsredskap for oss selv, fylkeskommunen og de politiske myndigheter. Derfor bør arbeidet med planen bli mer sammenhengende og ikke et skippertak hvert 4. år.

– *Har du noen synspunkter på fylkesvegbudsjettet?*

Jeg har stor forståelse for de vanskelige forhold som fylkeskommunen er inne i. Men vi må heller ikke glemme de store verdiene som er nedlagt i fylkesvegnettet vårt. Det er vår oppgave å bevare disse, og til det trenger vi penger. Jeg håper at vi nå har nådd bunnen og at vi kan få noe større bevilgninger til fylkesvegene i tiden framover. Også av hensyn til de trafikk-sikkerhetsmessige forhold er dette viktig. Vi må selvfølgelig forsøke å bruke de midler vi har fått til fylkesvegene på en best mulig måte. Vi står overfor en stor utfordring her også.

– *Får det noen betydning for din jobb som vegsjef at du bare skal ha jobben fram til Eigeland kommer tilbake?*

Nei, jeg tror ikke det. Retningslinjer for det arbeidet vi skal utføre er trukket godt opp gjennom et samarbeid med våre overordnede myndigheter, med kommunene og andre.

Vår oppgave blir å få samspillet fortsatt til å fungere best mulig. Det må gjelde både i forholdet til våre omgivelser og innad i etaten.

– *Er det noe spesielt du legger vekt på med hensyn til de interne forhold?*

Vi bør søke å få ledermøtene og fellesmøtene til å bli mest mulig effektive. Jeg er innstilt på at fellesmøtene, som er en videreføring av samarbeidsutvalgets virksomhet, i størst mulig grad skal bidra til å fremme det interne samarbeidet. Personlig tror jeg at forholdene ligger godt til rette for det.

Jeg tror også at det er grunn til å se

nærmere på prosjektledernes arbeidsforhold.

– *Når Eigeland kommer tilbake, skal du igjen inn i en ny stilling. Tror du at driftssjefstillingen blir interessant å ta fatt på?*

I driftssjefstillingen ligger en stor utfordring m.h.t. en best mulig utnyttelse av ressursene i nært samarbeid med planavdelingen. Stillingen betyr også en spesiell utfordring for meg. Jeg kjenner driftsavdelingen bare utenfra og har forøvrig liten driftsteknisk bakgrunn.

Det skal bli spennende å ta fatt på denne oppgaven om et par års tid.

## **Ansatte i biltilsynet**

### **– Dekning av utgifter til fornyelse av førerkort m.v.**

Vegdirektoratet har for en tid siden sendt ut et rundskriv som gir nærmere orientering om disse forhold. Bakgrunnen for dette er en henvendelse fra Statens Bilsakkyndiges Forening.

I følge kunngjøringen av stillinger som ingeniør i biltilsynet kreves det at den som tilsettes har førerkort i klasse B. Det må da være den enkeltes ansvar å opprettholde forutsetningene for tilsettingen. Gebyret i forbindelse med fornyelse av førerkortet må derfor dekkes av den enkelte tjenestemann.

Da det ikke er stilt krav om andre førerkortklasser enn B ved kunngjøringen, må utgifter både til opplæring og avleggelse av førerprøve for andre førerkortklasser dekkes av vegvesenet, såfremt vegvesenet som arbeidsgiver ønsker førerkortutvidelse.

Disse retningslinjene gjelder forøvrig også for bilførerkontrollører, kjøretøykontrollører og for vektkontrollører i biltilsynet.

## VEDLIKEHOLDSAVDELINGENS ALTMULIGMANN

*Reportasje: Jan Haugerød*

Vedlikeholdets altmuligmann heter Clark Michigan. Nærmere betegnelse er 45 B, og altmuligmannen er avslørt som en hjullaster.

Det var i desember 1979 at en slik maskin ble kjøpt inn til hvert av våre 3 vedlikeholdsområder. Maskinen skulle være en basismaskin i vedlikeholdet. Maskinen er etterhvert komplettert med diverse tilleggsutstyr som er nødvendig for at vedlikeholdsavdelingen skal kunne holde hjullasterene i mer eller mindre kontinuerlig drift.

Vi har vært en tur i vedlikeholdsområde 3 og sett nærmere på hva maski-

nen brukes til, og hva slags tilleggsutstyr den er utstyrt med.

Oppsynsmann Harald Inderøy kan fortelle at hjullasteren ble levert med lasteskuffer for snø og stein. I tillegg kunne en eldre snøfreser brukes. Senere har det blitt kjøpt inn et kommunalblad som er en hydraulisk styrt brøytefjøl, og gaffeltruckutstyr. Nå i sommer er utstyret blitt ytterligere komplettert med en kantslåmaskin beregnet på busk, kratt og grass. En feiekost har i sommer også vært prøvd, og Inderøy regner med at en slik vil bli levert i forholdsvis nær framtid.

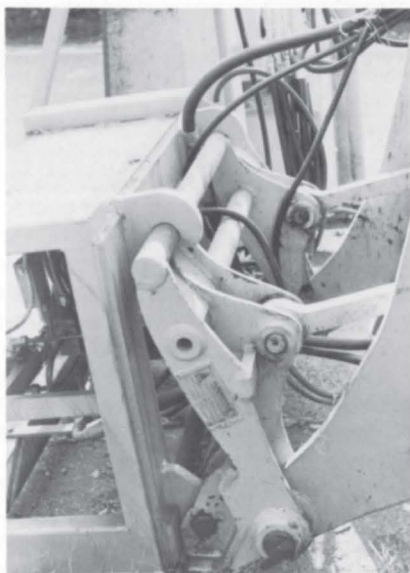
*Basismaskinen i vedlikeholdet er en Clark Michigan 45 B hjullaster. Her er kantslåmaskinen montert på maskinen.*



Tilleggsutstyret blir montert til hjullasteren via et hurtigkoblingsystem og det er raskt og enkelt å bytte over fra det ene til det andre utstyret. Dette er også nødvendig hvis maskinen skal kunne brukes til forskjellig arbeidsoppdrag.

I den første tiden etter at maskinen ble levert gikk den for det meste i snørydding og opplasting. Område 3 har god erfaring med hjullasteren, og den har vært benyttet i den grad det har vært mulig med det utstyret som har vært tilgjengelig.

I sommer har maskinen for det meste vært brukt med den nye kantslå-kinen. Da vi besøkte område 3, var maskinen i gang med kantslått på fylkesvegene i Brunlanes. Det var Thore Bøhler som var maskinfører denne dagen. Han er for øvrig en av de faste førerne på denne maskinen. Med seg hadde han Odd Bjørnø til å foreta etterrensk og nedkutting av farlige pinner som kunne bli stående igjen. Disse

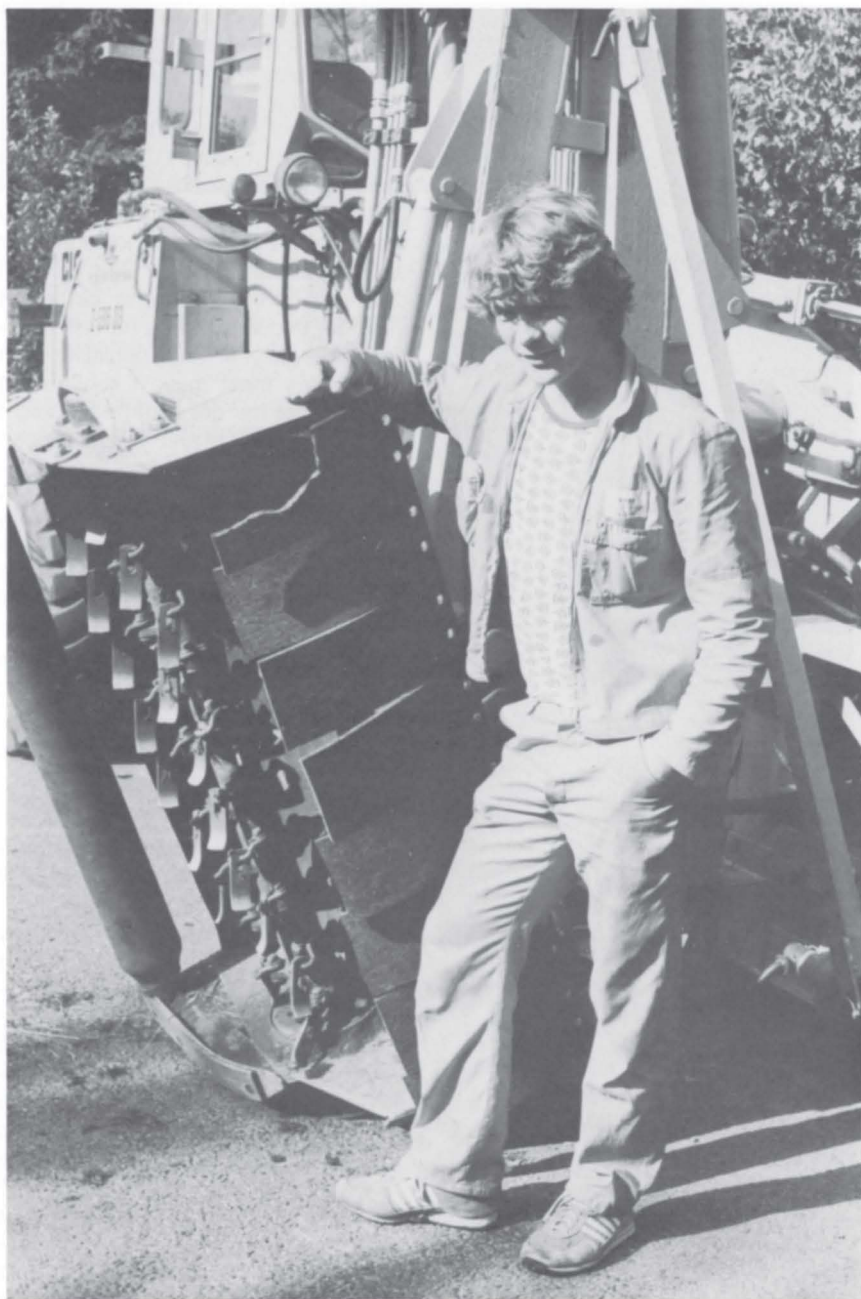


*Utstyret monteres lett til hjullasteren ved hjelp av et hurtigkoblingsystem.*

---

*Oppsynsmann Harald Inderøy viser her en del va tilleggsutstyret som område 3 har til sin maskin.*





*Thore Bohler er en av de faste førerne på hjullasteren i vedlikeholdsområde 3.*



*Odd Bjørnø foretok etterrensk med motorsag.*

kan være farlige for trafikanter som på en eller annen måte kan havne i veggrøfta. Derfor ble disse kuttet ned med motorsag.

Ved å ta en såpass skikkelig kantrensk i sommer regner man med i område 3 at det senere år vil bli langt let-

tere å holde vegkantene rene. Da vil det bare bli årsskudd å fjerne, og hele arbeidet med kantrensen vil bli lettere.

Michigan 45 B hjullasteren er en forholdsvis stor hjullaster. Det må den være hvis den skal være brukbar til forskjellige typer arbeid, og Inderøy mener at maskinen er godt egnet for vedlikeholdsavdelingen. Den er dyr i drift, sier han, og derfor er det svært viktig for vedlikeholdet å ha tilstrekkelig tilleggsutstyr til maskinen slik at den kan holdes mest mulig i kontinuerlig drift. Til tider har det vært nødvendig å leie maskinen ut til anleggsavdelingen når området ikke har hatt egnet arbeid. Etter hver som utstyret nå kompletteres regner han med at dette blir mindre aktuelt.

## **SYKLING PÅ FORTAU PÅ FOTGJENGERNES BETINGELSER**

Det er tillatt å sykle på fortau, gangbane eller gågate så lenge det ikke er til ulempe eller fare for de gående.

Dersom en har fortauet for seg selv går det an å sykle nokså raskt. Møter en fotgjenger må farten ned til gangfart.

En må være forberedt på å «kjøre rundt» der noen står og prater, eventuelt stanse, gå over til å leie sykkelen eller kanskje kjøre ut i kjørebane igjen – dersom hensynet til fotgjengerne krever det.

Det er ikke mulig å gi egne regler for møte, kryssing o.s.v. med andre syklister på fortau. Dette må også skje slik at det ikke volder fare eller ulempe for fotgjengere.



# 90 KM/T PÅ E-18

*Tekst og foto: Jan Haugerød*

Fra mandag 6. juli kunne man for første gang kjøre lovlig med 90 km/t i Vestfold. Da ble de 2 motorvegparSELLene Klinestad-Langåker og Bommestad-Sky på E-18 tillatt for 90 km/t. Til sammen utgjør disse 2 strekningene 12 km av E-18 gjennom Vestfold.

For 2 år siden ble det også foreslått at det skulle innføres 90 km her i fylket. Planen var da at parsellen Bommestad-Sky på E-18 skulle bli godkjent for 90 km/t. Dette fikk vi ikke gehør for i Vegdirektoratet, men nå nesten 2 år senere sendte Vegdirektoratet ut et rundskriv med nærmere spesifi-

kasjoner til vegstrekninger som kunne godkjennes for 90 km/t. Det er dette rundskrivet som danner grunnlaget for at vi nå har fått økt hastigheten på de 2 E-18 strekningene.

Skiltene ble satt opp av vår skiltavdeling. Det hele var gjort på et par formiddagstimer.

Hastighetsendringen på E-18 hos oss var samordnet med en tilsvarende endring i Telemark. Der ble det også samme dag foretatt endring av hastigheten på den nye motorvegparSELLen ved Langangen.

*Asbjørn Hagen og Rune Skog med et av de nye 90km/t skiltene ved Bommestad.*



# KONTROLLSTASJONEN VED SOLUM

Av Tore Kavli

Som omtalt i et tidligere nummer av Vestfolder'n ble biltilsynets utekontrollstasjon ved Solum tatt i bruk den 16. mars i år. Den ble offisielt åpnet av vegsjef Gunnar Eigeland den 23. juni. Den har nå vært i bruk i ca. fire måneder, og en har fått en viss erfaring med hvordan den fungerer i praksis.

Stasjonens daglige leder, avd.ing. Helge Hågan, sier til Vestfolder'n at stasjonen til nå har svart til forventningene. Det har vært endel tekniske

problemer, spesielt med vekten, noe som har medført stengning av stasjonen i perioder, og i enkelte perioder har en kun foretatt annen brukskontroll. Han håper at disse problemene når en slutt slik at en for framtiden slipper lengre stengte perioder.

Det har nå blitt asfaltert rundt stasjonen, noe personalet ved stasjonen er glade for, da støvet fra plassen tidligere var plagsomt. Arbeidet med grøntanlegget er også kommet i gang.

*Vektkontrollør Magne Hagejordet kontrollerer akseltrykket på en tankbil.*





*Kjøretøykontrollør Arne Rinde fra biltilsynet i Skien kontrollerer her bremsene på et vogntog.*

Den permanente strømforsyningen er ennå ikke i orden, slik at en fortsatt må bruke aggregat for å få strøm til rulleproven. Dette håper en kan løse i løpet av høsten.

Aktiviteten på Solum må en si har vært stor. Tallene, fra stasjonen ble åpnet og til utgangen av juni, foreligger nå, og viser at det har blitt veiet 11.077 lastebiler/vogntog. Av disse hadde 606 overlast uten gebyr (5,4%) og 97 hadde gebyrpliktig overlast (0,87%). 898 kjøretøyer har blitt kontrollert for kjøre- og hviletidsbestemmelsene. Av disse ble det i 56 tilfeller registrert brudd på bestemmelsene

(5,2%). 733 kjøretøyer ble kontrollert for løyve etter Samferdselsloven. Av disse ble det i 65 tilfeller registrert brudd på loven (8,7%). 959 kjøretøyer ble kontrollert for teknisk tilstand. Det ble til disse gitt 475 skriftlige pålegg og 33 ble nektet brukt.

I utgangspunktet skulle stasjonen normalt bemannes med 2/5 fra Telemark og 3/5 fra Vestfold. Til nå har det stor sett vært 1 mann fra Telemark og 3 mann fra Vestfold som har bemannet stasjonen. Det har i enkelte perioder vært døgndrift på stasjonen, men vanligvis er det kun ett skift som går til forskjellige tider av døgnet.

# PENSJONISTTUREN 1981

*Tekst og foto: Per Härter*

Årets pensjonisttur startet en grå og kald morgen i juni fra Larvik. Det var rene høstværet. Nærmere bestemt 17. juni kl. 9.00 tok bussen på de første gjestene ved Larvik jernbanestasjon. Til årets tur var det i alt påmeldt 38 personer, hvorav 34 pensjonister. Ansvarlig for turopplegget var ved siden av Anne Hov fra vegkontoret, tidligere vegmester Odd Clementz og tidligere vegsjef Leif Moy.

De siste passasjerene ble tatt på ved Tønsberg jernbanestasjon før nesen ble satt mot reisens første mål,

nye Vrengen bru. På vei ut til Vrengen fortalte konst. vegsjef Trygve Rognan løst og fast om de enkelte steder som ble passert som har tilknytning til vår etat.

Vel ute på Vrengen ble den nye brua besett og beundret fra en trygg plassering på den nesten 50-årige «gamle-brua», der den enkelte med selvsyn kunne konstatere at det kun sto noen få meter av spennet igjen å støpe. Kontrollingeniør Wullf fortalte om prosjektet, Nye Vrengen bru, som i alt er kostnadsberegnet til 25 mill. kro-

*«Ferierende afrikaner» Eivald Skau og pensjonist Arnt Lien i prat på gamlebrua med utsikt til den nye Vrengen bru.*



ner. For disse pengene får vi totalt 464 meter bru med en fri seilshøyde på 28 meter i en bredde i sundet på 60 meter. Brua er den største i Norge som er bygd etter prinsippet om fritt framstøp uten støttepilar. Wulff kunne fortelle at det er beregnet å gå med 5.550 m<sup>3</sup> betong og at bruas totalvekt blir på 15.000 tonn.

Dette er tørre store tall som lett imponerer. Imponere gjorde også 88-årige Arnt Lien som kunne fortelle om hvordan det var da han var med på byggingen av gamle Vrengen bru. I dag blir alt det tunge arbeidet utført med mekaniske hjelpemidler. Vi hadde ikke slikt, fortalte Lien, nei, vi måtte bruke trillebår og rå kraft. Jeg husker godt da vi fikk den første kompressoren. En annen ting jeg husker godt, fortalte han videre, var åpningen av brua i 1932 som ble foretatt av Kong

Haakon. Da fikk brua sin første styrkeprøve ved at folk fra både Nøtterøy og Tjøme strømmet opp på brua etter åpningen og tilslutt sto som sild i tønne.

Turen gikk så videre til Holmestrandsanlegget der avd.ing. Aksel Akerhold tok imot og orienterte om anlegget. Man var også innom brakkeleiren. Som en generell kommentar fra pensjonistene ble det bemerket «de bor bra, gutt,» og «vi hadde det annerledes». Man var også en runde rundt Nordisk Aluminium der massene fra tunnelen og dagsonene kjøres på tipp. Man kjører på to tipp hvorav den ene muligens blir tilleggstomt til Nordisk Aluminium mens den andre tippet en vakker dag vil framstå som ny småbåthavn.

Etter denne rundturen gikk veien til tunnelen i Holmestrand der bussen etter noe om og men kjørte inn i tverrsla-

*Forts. side 15*

*Pensjonistene samlet på Holmestrand jernbanestasjon med oversikt til dagsonen i nord.*



## Godkjenning av kjøretøyverksteder og kontroll av disse

*Av John H. Jakobsen,  
Biltilsynet Tønsberg*

Forskrifter for kjøretøyverksteder er hjemlet i lov av 23. februar 1973 om godkjenning av kjøretøyverksteder. Med verksted forstås i disse forskrifter en enhet bestående av personell, lokaler, verktøy og utstyr, samt oppbevaringsplass for kjøretøy.

Biltilsynet er i disse forskriftene pålagt å føre kontroll med at verkstedet fyller de krav som stilles for godkjenning.

Ved Biltilsynet i Tønsberg har vi i første halvår i år kontrollert samtlige bilverksteder som tilhører vårt registreringsdistrikt. Slik som forskriftene sier, har vi kontrollert at verkstedene har kvalifisert personell, at lokalene er slik forskriftene fastsetter, videre at verktøy og utstyr som er nødvendig for å utføre reparasjoner tilfredsstillende er tilstede.

*Biltilsynet på verkstedskontroll hos Vestfold Bilsenter. Avd.ing. John H. Jacobsen kontrollerer verkstedsutstyr sammen med verksmester Einar Trollerud.*



Kontroller har avslørt at endel verksteder ikke har tilstrekkelig antall fagarbeidere i forhold til ansatte hjelpearbeidere. Det kreves at antall hjelpearbeidere ikke må overstige antallet av fullt fagutdannede arbeidere.

Mange verksteder manglet noe utstyr, og dette er blitt pålagt anskaffet, med etterkontroll etter nærmere avtale eller ved neste års kontroll.

Endel dispensasjon for anskaffelse av utstyr er gitt, og de fleste verksteder har fått dispensasjon for å anskaffe maskin for dreining/sliping av bremse-skiver og bremsetromler. Denne dispensasjon er gitt på bakgrunn av at det er et verksted som har spesialisert seg på slikt arbeide. Videre at mange bytter skiver eller tromler da toleranser og arbeidstid sett i forhold til prisen på slike reservedeler gjør det mere lønnsomt å skifte, istedenfor å dreie/slipe. De fleste verksteder hadde meget god ajourhold og orden i «blåbøkene» «Bestemmelser om kjøretøy», som er den offisielle betegnelsen. For at verkstedenes og biltilsynets kontroll av lys og bremses skal være mest mulig ens, er samtlige verksteder pålagt å kontrollere sitt lysjusteringsapparat eller bremseprøveapparat i forhold til biltilsynets kontrollutstyr.

Kontroll og utskifting av slitt håndverktøy, samt orden i verktøykasser var svært dårlig ved mange av verkstedene, og dette ble disse pålagt å rette på.

Som konklusjon kan en si at verkstedene i Tønsberg stort sett er bra, med få unntak. Dette gjelder både personell, verktøy og utstyr.

Biltilsynet skal også føre kontroll med at verkstedene utfører arbeid som er faglig tilfredsstillende og i overensstemmelse med kjøretøyforskriftene og dets utfyllende bestemmelser. Vi skal videre også føre kontroll med

at godkjenningspliktig arbeid ikke blir utført av andre enn godkjente verksteder. Det som vi på «godt norsk» kaller for «bakromsarbeide». Dette må bli den neste arbeidsoppgave i forbindelse med verkstedkontroll.

## Pensjonistturen . . .

*Forts. fra side 13*

get og inn på søndre stuff. Det var stupmørkt her nede og vel lite å se for de som satt bakover i bussen.

Inne på stuffen var det ingen aktivitet fordi man kvelden og natten før hadde måttet støpe. Imidlertid fikk vi en riktig god orientering av anleggslederen, avd.ing. Garnes Johnsen fra Hordaland og geolog Grimstad fra Vegdirektoratet.

Sulten begynte nå å gnage og nesen ble satt mot «Gjesten» i Holmestrand der det ble servert herlig middag, dyrestek og is med kaffe.

Etter at sulten vel var stillet fortalte Grimstad om hvordan de forskjellige bergartene i Holmestrandsfjellet har oppstått og viste på kart hvordan de lå lagvis i fjellet. Han hadde også med seg steinprøver som ble sendt rundt til mer og mindre sakkyndig beskuelse.

Det hele ble offisielt avrundet ved at konst. vegsjef T. Rognan med velvalgte ord takket arrangementskomiteen for turen og ønsket pensjonistene vel møtt neste år. Fra pensjonistene ble det også takket for turen og Rognan ble ønsket lykke til i stillingen som vegsjef i Buskerud, som han tiltrer 1. august.

Atter en pensjonisttur er med dette flettet inn i rekken av vellykkede arrangementer av denne art. Med de dårlige økonomiske tider vi er inne i, vil Vestfolder'n for sin del håpe at turene fortsatt kan arrangeres i årene som kommer.

## NYE SKILTER FRA 1. MAI

Av Tore Kavli

Vi orienterte i forrige nummer om at det fra 1. mai i år var kommet ca. 40 nye trafikkskilt.

Vi skal i dette og i kommende nummer ta for oss de nye skiltene.

### DE NYE FARESKILTENE



- 104.1 Bratt bakke, – stigning
- 104.2 Bratt bakke, – fall

Dette skiltet finnes nå i to varianter, et skilt for stigning og et for fall.

Det tidligere symbolet med prosentangivelse er erstattet med silhuett av en bil, som angir om det er stigning eller fall. Skiltet kan anvendes foran bakke med stigning eller fall større enn 10% når forholdene er slik at bakken representerer en spesiell fare.



- 152. Sidevind

Skiltet kan anvendes på steder der det ofte forekommer sterk sidevind (f.eks. på høye bruer). I tilknytning til skiltet skal det plasseres vindpølse på stedet.



- 154. Kryssende skiløype

Skiltet varsler om sted på veg hvor skiløpere ofte krysser kjørebanelen. Skiltet skal tas ned utenom vintersesongen.



- 155. Kryssende rideveg

Skiltet varsler om sted på veg hvor ryttere ofte krysser eller rir ut i kjørebanelen.





– 156. **Annen fare**

Skiltet anvendes for å varsle om fare som ikke kan varsles med et annet fareskilt. Farens art er begrenset og skal angis på underskilt. (Skiltet har kun fått nytt symbol. Det har samme betydning som tidligere).

**Vikeplikt og forkjørselsskiltene er en ny skilttype som omfatter skiltene:**

- 202. Vikeplikt
- 204. Stopp
- 206. Forkjørsveg
- 208. Slutt på forkjørsveg
- 210. Forkjørs kryss
- 212. Vikeplikt for møtende kjøretøy
- 214. Møtende kjøretøy har vikeplikt

Disse er ikke forandret i utseende eller betydning, men er blitt samlet i en ny gruppe.

## NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

060 – TRAFIKKREGLENE (ny utg.)

Veiledning. 96 s. A5

Første utgave av denne håndbok kom i september 1979. Siden da er trafikkreglene blitt endret én gang – 26. september 1980. Videre har Samferdselsdepartementet 10. oktober 1980 fastsatt nye skiltforskrifter som trådte i kraft 1. mai 1981. De avløser skiltreglene av 28. mars 1967.

Denne nye utgaven er ført å jour med disse endringene. Således har vi tatt i bruk de nummere og navn på trafikkskiltene som er fastsatt ved de nye forskriftene. Ellers er det foretatt innarbeiding av annet stoff som er kommet til etter første utgave, og det er gjort en del korrigeringer m.v. som har vist seg ønskelig.

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

056 – DRIFTSREGNSKAP –  
DRIFTSSTATISTIKK '80

Vegdata. 292 s. A4

Med denne oversikt kan vegkontorene bl.a. foreta regnskapsmessige sammenligninger med landsgjennomsnittet. Den presenterer regnskaps- og driftsresultatene på en grei måte, og får fram endringer i fordelinger på kostnadsarter og på kostnadsprosesser fra år til år, og viser fordelingen på entreprenørdrift og egen drift. Årlige utgaver.

*Forts. side 30*

# Krabbefeltene er borte

*Tekst og foto: Jan Haugerød*

I slutten av juni foretok vår skiltavdeling en endring av skilting og oppmerking i krabbefeltene. Endringen medførte kort fortalt at høyre felt nå er blitt det gjennomgående feltet, og venstre

felt er blitt et forbi kjøring felt. Omleggingen er mer tilpasset de regler vi har og har hatt for kjøring på 2 felts veg andre steder enn i krabbefeltene. Omleggingen medfører også en ensartet

*De gamle krabbefeltstripene måtte fjernes. Stripene satt svært godt fast i asfalten og måtte slipes bort. Her er Asbjørn Hagen og Jens Willy Gulliksen fra Grenland Vegsliping i gang med å fjerne gamle striper i krabbefeltet på E-18 ved Cesil Kafé.*





*Kåre Klausen og Reidar Horn (delvis bak stolpen) måtte sette opp mange skilt før alle krabbefeltene var lagt om.*



*Trafikken i det venstre feltet skal nå vike for trafikken i det høyre og gjennomgående kjørefeltet. Dette framgår tydelig av oppmerkingen på kjørebanelen.*

praksis i de nordiske land.

Det er Vegdirektoratet som har gått ut og bedt vegkontorene om å foreta denne omleggingen av krabbefeltene. Krabbefeltenes tid på norske veger skulle således være forbi.

Etter det vi med selvsyn kunne se, innrettet trafikken seg etter den nye oppmerkingen ganske raskt. Ikke alle oppdaget omleggingen med en gang, og det må nok også regnes med at det vil ta noen tid før trafikken har kommet inn i sitt rette mønster. Det er grunn til å oppfordre trafikantene til å vise forsiktighet ved kjøring på disse stedene i en tid framover.

## MINDRE TRAFIKK I ÅR ENN I FJOR

Hittil i år er trafikken på vegene 0,6% mindre enn i samme periode i 1980. Det er Vegdirektoratets maskinelle vegtrafikktegninger som viser dette. Størst er tilbakegangen når det gjelder trafikken i helgene, nemlig 1,2%, mens trafikken i virkedøgnene gikk tilbake 0,4% i årets fem første måneder.

I mai måned økte trafikken ubetydelig i forhold til samme måned i fjor. Gjennomsnittlig var økningen 0,2%. Trafikken i helgene økte med 1,8% mens virkedøgntrafikken hadde en tilbakegang på 0,5%.

# VERNELEDERENS SPALTE



## KONTROLL AV LØFTEUTSTYR

I følge forskrift nr. 291 til arbeidsmiljøloven skal kjettinger, kroker, ståltau o.l. kontrolleres hver 12. måned.

Denne kontrollen har vi nå startet opp med og vil bli ferdig med i løpet av høsten.

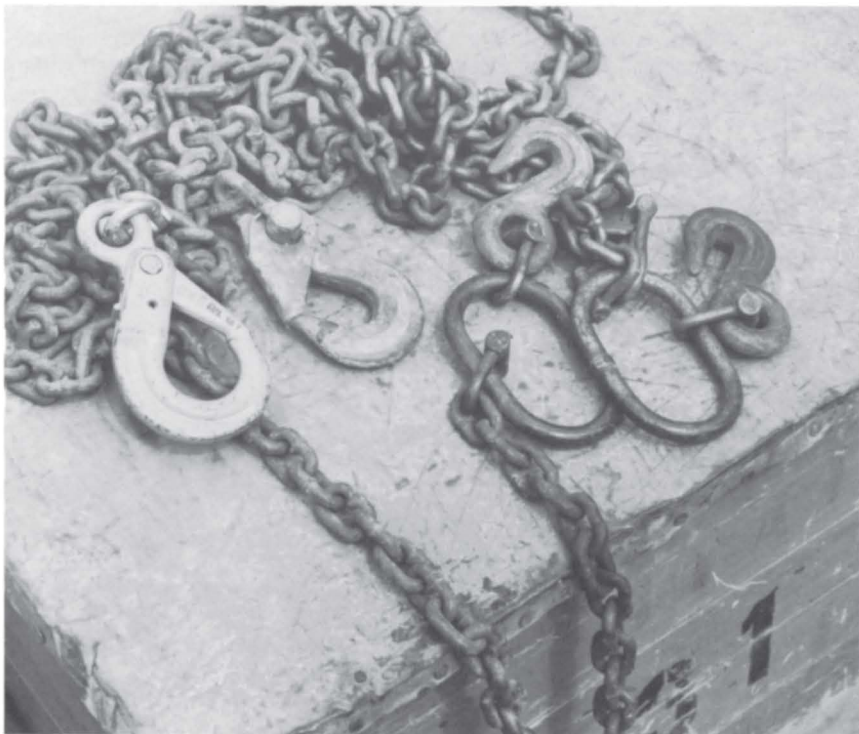
Kontrollen blir gjennomført ved at utstyret blir rengjort hvis nødvendig og

sett over etter sprekker, deformasjon o.l.

Hvis løfteutstyret er ødelagt og må kasseres blir dette merket med en flekk med hvit maling.

«HVIT FARGE ER KASSASJONS-  
FARGE»

*Slikt utstyr som dette skal være tydelig merket med rød farge. Det betyr at utstyret er kontrollert og godkjent for 1981.*



Når løfteutstyret blir godkjent blir det også merket med en farge som skal veksle fra år til år.

«GODKJENNINGSFARGEN FOR  
1981 ER RØD»

Når kontrollen av utstyret er utført blir sertifikatnummer, eventuelt bemerkninger og kontrolldato innført i en kontrollbok som også sertifikatene oppbevares i.

Kontrollboken blir levert til vegmester/oppsynsmann for oppbevaring og eventuelt framvisning til Arbeidstilsynet hvis de kommer på kontroll.

## TRANSPORT AV SPRENGSTOFF

Det sprengstoffet vegvesenet bruker på sine arbeidssteder blir transportert til stedet med bil.

For slik transport er det bestemte regler som vi må følge. Jeg vil her friske opp noen viktige punkter fra disse reglene.

### RØYKING

Det er forbudt å røyke eller bruke åpen ild inne i eller i nærheten av et kjøretøy som transporterer eksplosive varer.

### BRANNSLUKNINGSAPPARAT

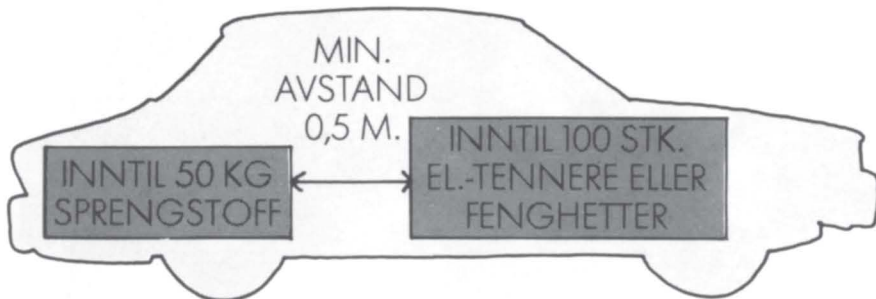
I kjøretøy som transporterer mellom 5 og 300 kg eksplosive varer brutto vekt, skal det forefinnes et håndslukningsapparat (2-3 kg), bruksområde ABE, effektivitetsklasse II.

### PASSASJERER

Det er forbudt å ta med passasjerer, arbeidskamerater o.l. i kjøretøy som skal transportere mer enn 5 kg eksplosive varer netto vekt.

Personer som er tilknyttet transporten eller representerer tilsynsmyndighetene, regnes ikke som passasjerer.

## TRANSPORT AV SPRENGSTOFF OG TENNERE SAMTIDIG I BIL



## KJØRETØYER TILLATT TRANSPORTMENGDE

Kjøretøy	TILLATT MENGDE (faregr. 1.1)				
	5 kg	50 kg	300 kg	2 tonn	6 tonn
Personbil	■	■			
Kombinert bil*	■	■	■		
Ikke spesielt godkjent laste- eller varebil	■	■	■	■	
Spesielt godkjent laste- eller varebil	■	■	■	■	■
Annet kjøretøy	■				

Hvis du transporterer mindre enn 50 kg eksplosiv vare, faregruppe 1.1., behøver du ikke å benytte skilt og flagg.

**GRENSE  
SKILT OG  
FLAGG**

Hvis du transporterer mer enn 50 kg eksplosiv vare, faregruppe 1.1., skal kjøretøyet foran og bak, eller på annen måte synlig forfra og bakfra, føre skilt og flagg.

## MERKING AV KJØRETØY



Hvis kjøretøy transporterer mer enn 50 kg eksplosive varer skal det merkes med både skilt og flagg.

## VI VENDER NESA HJEMOVER

*Intervju: Per Härter*

Oppsynsmennene Steinar Aase og Hilmar Oksnes har, etter nesten ett år ved Holmestrandsanlegget, vendt nesa hjemover, og skal etter ferien begynne ved nye anlegg i Hordaland.

Som seg hør og bør, tok vi en prat med dem før de reiste. Steinar Aase var med den første gjengen som kom over til Vestfold med den forutsetning at han skulle hjem igjen til ferien i år.

– *Hvordan har tiden i Vestfold vært for deg? spurte vi oppsynsmann Steinar Aase.*

Det har vært en fin tid med bl.a. meget gode boforhold, ikke minst for oss som har bodd på Ås. Forholdene for dem som bor i Holmestrand er også av de beste, og da særlig for dem som bor på selve sykehjemmet.

Det første vi måtte starte med var oppbyggingen av brakkene og rensking av fjellet. Den første tiden, før vi kom igang med drivingen av tunnelen, var det endel fram og tilbake med forskjellige instanser. Vi hadde behov for å få revet et par hus bl.a. Det viste seg også å være behov for mere rensk- og sikringsarbeide enn først antatt.

– *Forholdet til folk i Holmestrand, hvordan har det vært?*

Forholdet har hele tiden vært det beste. Vi har fått endel klager, men det har aldri ført til ubehageligheter.

– *Vet du hva du reiser hjem til av arbeide?*

Ja, jeg skal på nytt tunnelanlegg med ca. samme kostnadsramme som Holmestrand, men med vesentlig



*Oppsynsmann Steinar Aase.*

lengre tunnel. Så vidt jeg vet, er den på ca. 7400 m.

Før vi gir oss, er det et par ting jeg vil du skal skrive. Det er ikke så meget,



men jeg synes enkelte trenger en takk for samarbeidet. Først og fremst vil jeg rette en takk til Norma Enes, som har gjort en kjempejobb med lønningene våre. En til som fortjener å bli takket særskilt er Mona Karlsen for det arbeidet hun la ned under oppbyggingen av brakkeleieren. Helt til slutt vil jeg rette en takk til maskinsentralen for samarbeidet. Det har vært hyggelig og godt. Ellers takk for nå til alle jeg har hatt kontakt med.

Hilmar Oksnes besøkte vi mens han var i fullt arbeid med avvikling for ferien. Det var stadig folk som skulle snakke med ham, så samtalen vår ble temmelig oppstykket. Det er mange opplysninger og arrangementer som skal til når mange ting skal klaffe for flere menn samtidig.

Oksnes kom til Vestfold den 9. september i fjor og gikk rett inn i arbeidet med forberedelsene til å gå inn i Holmestrandsfjellet.

– *Hvordan har du likt deg?*

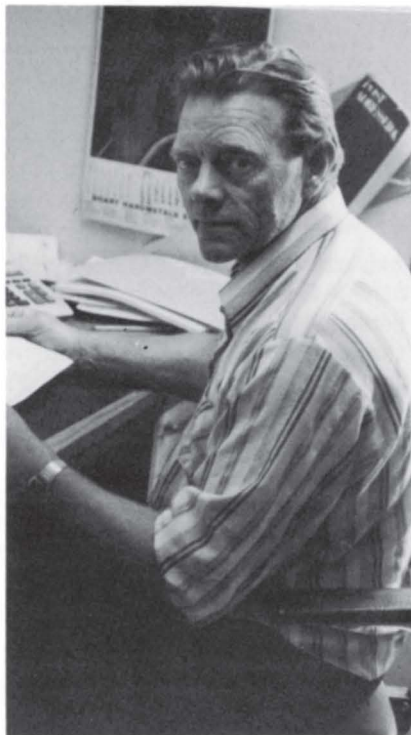
Det har vært fint. Det er faktisk det beste anlegget som jeg har vært på, tror jeg. Det gjelder særlig boforholdene. Jeg har bodd på anlegg rundt omkring fra 1968 og jeg har aldri bodd så godt.

I forbindelse med selve anlegget har det bydd på noen problemer at det er så liten plass utenfor tverrslaget. Vi er jo vanligvis vant til å ha noe mer albuerom. Selve anlegget ellers har ikke bydd på spesielle vansker.

– *Vet du noe om anlegget som du reiser til?*

Det er meningen å starte på tunnelen gjennom Trollhaugen etter ferien. Ja, tunnelen har de jobbet på en stund da, men det er mye igjen til meg, ser du.

Det var stadig avbrytelser under samtalen, så vi måtte «lete etter tråden» flere ganger. Du får slutte av



*Oppsynsmann Hilmar Oksnes.*

med å takke alle for samarbeidet, sier Oksnes til slutt.

Vi i Vestfold takker dere begge for samarbeidet og ønsker dere vel hjem. Vi ønsker dere også lykke til med de nye oppdragene som dere har fått.

**Bruk Bilbeltet!**

# LEDIG FOR OPPDRAG

Ikke alle er kjent med at maskinsentralen har en lastebil som er spesielt beregnet for transportoppdrag av forskjellig slag. Bilens sjåfør er Bjarne Hauge. Han kan fortelle at bilen er disponibel for alle avdelinger innen vegvesenet til transport av maskiner eller annet større materiell.

Bilen er en Volvo N88 med boggi og 12 tonnns lasteevne. Bilen er utstyrt med en 6 meters kran med løfteevne

på 1585 kg. Etter behov kan også bilen brukes med henger. Bilen skulle således være godt egnet for de fleste større transportoppdrag innen vegvesenet.

De som måtte ha behov for bilen til et eller annet transportoppdrag, kan ta kontakt med Ås vegsentrall, eventuelt kan Bjarne Hauge kontaktes over radioen.

*Sjåfør Bjarne Hauge og hans Volvo N88 står til disposisjon for større transportoppdrag innen vegvesenet over hele fylket.*



# Sykling er fin trim – men det er mye å passe på for den som sykler



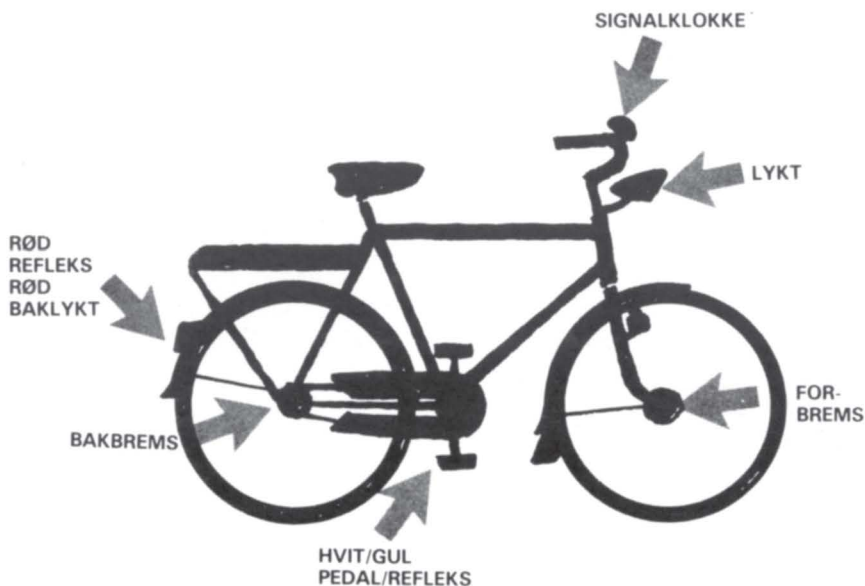
Sykling er fin trim. Særlig populært er sykling blitt for de ansatte på vegkontoret. Hele sommeren står kjelleren full av sykler, og i månedene mai til august arrangeres sykkeltrimkonkurranse.

Vi har ikke foretatt noen teknisk kontroll på syklene, men det er nok ikke alle syklene som er utstyrt i tråd med gjeldende forskrifter.

Trygg Trafikk har sendt ut en pressemelding som tar for seg dette forholdet. Sykkelen skal, etter kjøretøyforskriftene være utstyrt med:

- Signalklokke, for- og bakkbrems, rød refleks bakover og hvit eller gul refleks på pedalene.
- Når sykkelen brukes i mørke, regn og tåke skal den være utstyrt med lys. Lykten foran skal vise hvitt eller gult lys, og baklykten gi rødt lys. Lyktene skal være festet til sykkelen. I praksis vil det si at alle sykler skal være utstyrt med lykter foran og bak.

Varselpinnen er et utmerket sikkerhetsutstyr. Den gir ypperlig virkning overfor forbigjørende bilister og motorsyklister.



## VESTFOLD VEGKONTOR OGSÅ 10 ÅR PÅ FARMANDSTORGET

Av Jan Haugerød

Norske Folk Gården på Farmandstorget i Tønsberg har i sommer feiret sitt 10 års jubileum. I det myldret av forretninger og kontorer vi finner på de 18.600 m<sup>2</sup> gården inneholder, finner vi også vegkontoret i Vestfold.

Det var i 1971 at gården sto ferdig, og da flyttet vegkontoret inn i

høyblokkas 5., 6. og 7. etg. Vi kan således også feire 10 års jubileum på vegkontoret i år, og det gjorde vi med en informasjonsstand i Torvhallen tidlig i juni måned.

Utstillingen var i hovedsak bygd opp rundt noe av det som har skjedd i vegvesenet her i fylket i den siste 10 års

*Forts. side 30*

*Fra 9. til 13. juni var vegkontorets informasjonsstand plassert i torvhallen. Særlig ungdommen viste stor interesse for utstillingen.*



# MER SERVICE TIL PUBLIKUM

Hvis Stortinget slutter seg til meldingen om Norsk Vegplan, vil utbyggingen av vegtoaletter, oppsetting av leskur og vegbelysning bli sterkere prioritert i tiden framover.

På landsbasis har vegvesenet i dag ca. 1500 rasteplasser av varierende størrelse og standard langs riksvegene. En del av disse har en tilfeldig plassering og er ut fra trafikk sikkerhetsmessig vurdering også blitt gitt en uheldig utforming. Det er derfor nødvendig med en sanering og en betydelig utbedring av en del av rasteplassene. Forurensningsloven vil pålegge

oss å sørge for toaletter for de vegfarende.

For vårt vedkommende her i Vestfold har vi svært få godt utbygde rasteplasser. Kun på Gulli ved E-18 har vi en rasteplass med toalettanlegg for de vegfarende. Her er det også et samarbeid med bensinstasjonen på motsatt side av vegen slik at det er blitt et tosidig anlegg.

Vedlikeholdssjef Kristoffer Dannevig opplyser at vi periodevis har vært plaget av en del hærverk på anlegget. Ting er blitt skrudd ned og fjernet, og avsløprør slått sund. Hærverket har

*Rasteplassen ved Gulli er utstyrt med et moderne toalettanlegg av høy standard.*



heldigvis ikke vært av et så stort omfang at anlegget har blitt stengt. Anlegget har daglig tilsyn og renhold.

Det er nå nedsatt et utvalg som skal se nærmere på serviceanleggene langs E-18 på strekningen fra Buskerud til Vest Agder. Det er Vegdirektoratet som har tatt initiativet til dette. Vår mann i utvalget er over.ing. Nils I. Skjevik. Transportøkonomisk Institutt er koblet inn for å bistå utvalget. Utvalgets arbeid forutsettes gjennomført i løpet av ett år.

## Vestfold vegkontor . . .

*Forts. fra side 28*

perioden. Vi forsøkte å vise litt av den utviklingen som har skjedd på vegene våre fra 1970 og fram til i dag. Videre viste vi en del filmer om trafikkspørsmål på TV. I tillegg til dette ble det delt ut en rekke brosjyrer fra Trygg Trafikk. Utstillingen vår vakte stor interesse blandt de besøkende i Kremmerhuset, særlig gjaldt dette den yngre garde, og det er en viktig gruppe å få motivert i trafikksikkerhetsarbeidet.

Deler av utstillingen kan i en tid framover settes opp på vegkontoret, biltilsynsstasjoner, vegstasjoner e.l. Interesserte kan ta kontakt med Hauge-rød.



## Finns det noen SPREKE JENTER

Vegkontorets damehåndballag trenger spillere for å få laget på beina igjen. Laget er nå i laveste divisjon og jentene spiller håndball fordi at det er fin trim og jentene synes at det er gøy. Med andre ord, det er ikke blandet inn noe alvor i jentenes håndballkasting. Blant de ansatte i vegvesenet er det ikke så mange jenter å velge mellom. Laget kan imidlertid kompletteres med konene til ansatte mennfolk, så hvis det er noen som har ei håndballinteressert kone så si fra. Interesserte kan ta kontakt med Norma Enes på vegkontoret.

Det blir trening i messehallen i Tønsberg etter arbeidstid på mandagene, og kampsesongen starter opp i september.

## Nye håndbøker . . .

*Forts. fra side 17*

### 080 – VEGTRAFIKKLOVEN

Veiledning. 128 s. A5

Denne håndbok om vegtrafikkloven er i første rekke ment som en veiledning for ansatte i Statens vegvesen – og inneholder fortolkninger, praksis m.v. Framstillingen er basert på forarbeidene til loven og senere endringer av den, på avgjørelser i Høyesterett, på administrative uttalelser m.v.

### 009 – RUNDSKRIV – Oversikt over

gjeldende rundskriv fra Vegdirektoratet. 7. utgave – 1981

Veiledning. 180 s. A4

I denne utgave av rundskrivoversikten er det tatt med gjeldende rundskriv

fram til 1. april 1981. 18 rundskriv er gjort ugyldige siden forrige oversikt.

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

**NYE  
FARTSGRENSER  
FOR BIL  
SOM TREKKER  
TILHENGER**

Den 24. juli ble det vedtatt endring av trafikreglenes § 23 2. ledd som omhandler fartsgrenser for bil som trekker tilhenger.

Trafikkreglene sa tidligere at motorvogn som trekker tilhenger uten brems og som har *tillatt totalvekt 300 kg eller mer*, ikke må kjøre fortere enn 60 km/t.

Etter de nye reglene blir det *aktuell totalvekt i hvert enkelt tilfelle* som blir avgjørende for hvor fort man kan kjøre med tilhenger uten brems. Dette trer i kraft fra 1. november i år. Motorvogn som trekker tilhenger uten brems og som har aktuell totalvekt 300 kg eller mer kan ikke kjøre fortere enn 60 km/t. Er tilhengerens aktuelle totalvekt mindre enn 300 kg, eller tilhengeren har brems, er maksimal tillatt hastighet 80 km/t.

Så gjenstår det da å se hvordan politiet vil løse problemet med håndhevelsen av disse regler.

## Personallytt

### 50 ÅR

Ivar Antonsen, 23. september

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

### TAKK FOR GODT SAMARBEID

Harald Gryte, driften  
Jan Ambjørnsen, vikar bilt. i Larvik  
Trygve Rognan, driftssjef

### VI ØNSKER VELKOMMEN

Eli Dahl, adm.øk. vikar  
Inger H. Andersen, planavd.

### PENSJONISTER

Charles Jahnsen, område 03

**Stoff til neste nummer  
av VESTFOLDER'N må  
sendes redaksjonen  
innen  
15. SEPTEMBER**

*Rivieraen har kommet  
til Vestfold*

4 Hummerbakken

TIL CAMPINGPLASSER  
RIVIERAEN

