

---

# VEST- FOLDER'N

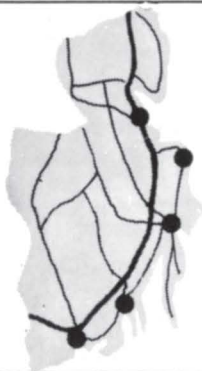
---

Nr. 5

1981

---





# VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 5 – OKTOBER

8. ÅRGANG

**Redaktører:**

Jan Haugerød

Per Härter

Tore Kavli

**Red.sekr.:**

Esther Vedvik

**Redaksjonsråd:**

Arne E. Dahl

Ørnulf Johannessen

Reidar Jørgensen

Olav E. Krogstad

Haakon Møyland

**Redaksjonens adresse:**

Vegsjefen i Vestfold

Postboks 323

3101 TØNSBERG

**Opplag:**

1050 eksemplarer

**Sats og trykk:**

Cicero a.s, Tønsberg

**Forsidebilde:**

*Vegdirektøren i samtale med  
vektkontrollør Magne  
Hagejordet.*

**INNHold:**

Lite rasteplasser i Vestfold? .....	3
Vegdirektøren på Vestfoldvisitt .....	4
Vår nye driftssjef heter	
Andreas Otto Setsaa .....	9
Ny Lauve bru .....	10
Veteranbil i Andebu .....	12
Ny innfartsveg til Sandefjord .....	13
Vegvesenet støtter radiointeresserte funksjonshemmede .....	15
Vernelederens spalte .....	16
Vegcupen 1981 .....	17
Asfaltkant i steden for den vanlige kantsten .....	19
Nye skilter fra 1. mai .....	20
Hva er leketøy? .....	22
Besøk ved TUV kontrollstasjon i Kølfn .	23
Vegnormalene .....	25
Trafikk på ny parsell av riksveg 8 ....	26
Bilverkstedenes medvirkning i etterkontrollen av kjøretøy .....	28
Hvor er dette? .....	29
Fotokonkurranse 1981 .....	30
Ny plansjef .....	31
Nye håndbøker fra Vegdirektoratet ...	31
Personallytt .....	31

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

# LITE RASTEPLASSER I VESTFOLD?

Det er vel et faktum at det pr. i dag er lite rasteplasser i Vestfold. Hvorfor?

Ja, si det. Det finnes vel ikke noe enkelt svar på spørsmålet. En har imidlertid fått vite at det er planer og ønsker om å anlegge flere plasser. Hva er det som holder igjen?

Jo, ser du. Det er tidens gjennomgangspromblem som ligger bak å lurer.

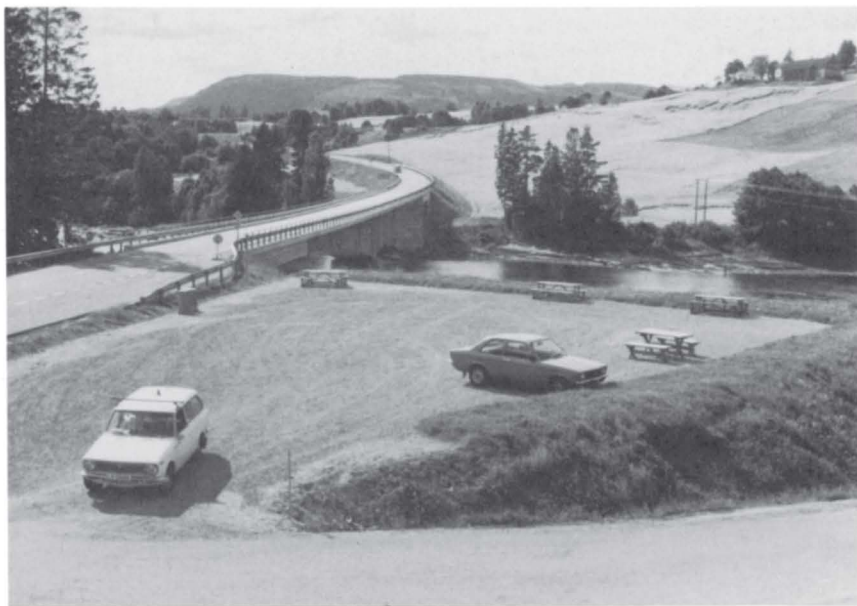
PENGER! Mangel på penger. En sorgens melodi som ser ut til å bli et standard svar på samfunnets mange spørsmål. Undertegnede vil imidlertid håpe at rasteplasser er av de saker man vil satse sterkere på i kommende

år, fordi jeg anser rasteplasser for å være av betydning for trafikksikkerheten. Samtidig med utbygging av plasser kunne en tenke seg å reklamere litt for å ta en stopp på turen og strekke bena. Dette gir nye krefter til turen videre og dermed øket sikkerhet.

La oss håpe at vi fra de politiske myndigheter forsynes med midler til å gjennomføre utbygging av flere rasteplasser ved Vestfolds riks- og fylkesvegnett.

*EN RAST GIR DEG KRAFT TIL  
NYE MIL – GOD TUR!*

*Per Härter*



# VEGDIREKTØREN PÅ VESTFOLDVISITT

Av Per Härter

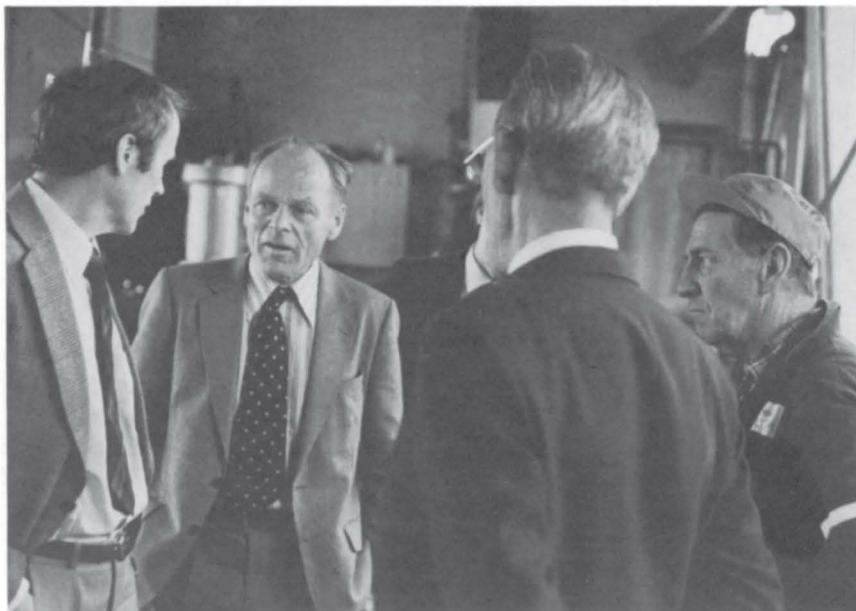
Onsdag 30. september hadde vi besøk av vegdirektør Eskild Jensen. Besøket var lagt opp som en rundtur i Vestfold med besøk på maskinsentralen og flere anlegg. Konst.driftssjef Kristoffer Dannevig, som hadde lagt opp programmet, hadde også fått plass til et møte med folk fra Larvik kommune og besøk på Solum kontrollstasjon.

Vegdirektøren hadde på turen tatt med seg avd.ing. Olav Werner Rud fra

vedlikeholdsavd. i Vegdirektoratet.

De ble møtt med buss i Drammen av vegsjef Johan Lepperød og konst. driftssjef Kristoffer Dannevig. Første stopp var på vegsentralen der overingeniør Martin Nordkvelle tok imot og informerte om byggeplanene før man tok en runde rundt på sentralen. Det var lagt opp til et kort besøk i alle avdelinger der Vegdirektøren benyttet anledningen til å hilse på de ansatte.

*På vegsentralen var vegdirektøren også innom verkstedet. Her er han i samtale med Johan Lepperød, Martin Nordkvelle og Rolf Andersen.*







*Her er vegdirektøren i ivrig samtale med Gunnar Nordkvælle. I bakgrunnen er vegsjef Lepperød i samtale med en maskinfører.*



*Oppsynsmann Odd Arntzen og anleggsleder Einar Hansen viste rundt på veg-anlegget i Sandefjord.*

Vegdirektøren og hans følge ble servert en kopp kaffe med tilhørende kake, før turen gikk videre med en kort stopp ved Skjee kirke. Vegsjef Johan Lepperød og fylkeslandbrukssjef Carl Fr. Müller, informerte om arbeidet med den nye E 18.

Ved Haukerødanlegget åpnet man for anledningen den nye innfartsvegen til Sandefjord. Den offisielle åpning er satt til 23. oktober. Her ble det også anledning for Eskild Jensen å hilse på noen av de ansatte, noe han under hele turen tydelig la vekt på.

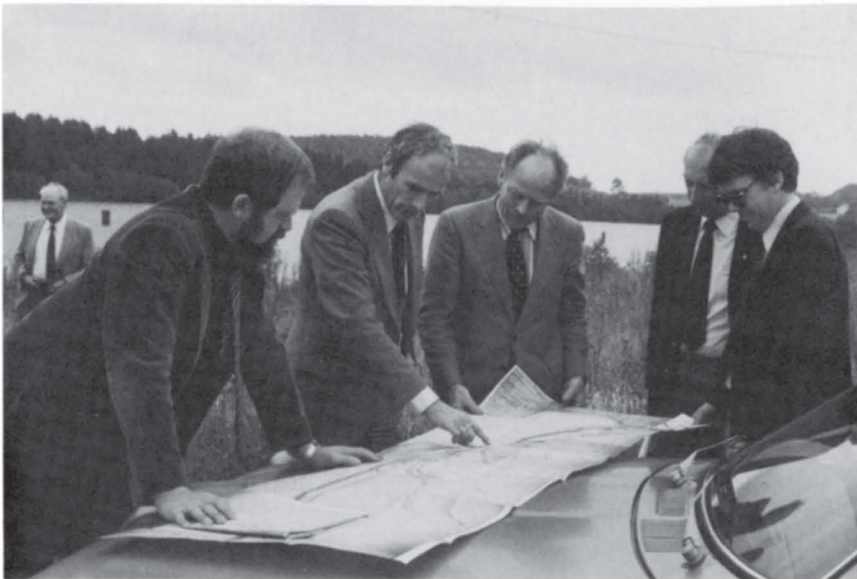
Etter å ha hilst på de ansatte ved Lauve bru, gikk turen til Larvik. Det var lagt opp til et møte med folk fra kommuneadministrasjonen og byarkitektens kontor før en lunsj hos kommunen.

Ordfører Gunnar Ellefsen bearbeidet tappert vegdirektøren i den hensikt å få gjennomslag for bygging av Elvevegen. Dette er en plan kommunen har arbeidet lenge med, faktisk helt siden Johan Sverdrups tid, kunne ordføreren fortelle. Vi har kjempet for kommunesammenslåing, men fått «njet, njet, njet». La oss nå få Elvevegen som kompensasjon, sa Gunnar Ellefsen til slutt.

Siste planlagte stopp var ved biltilsynets vektstasjon på Solum. Her ventet bl.a. NRK Fjernsynet på vegdirektøren. Det var meget stor trafikk på Solum denne dagen, slik at både vegdirektøren og NRK fikk et godt bilde av arbeidet ved en slik stasjon.



*NRK dagsrevyen var også til stede. På vektstasjonen på Solum ble vegdirektøren intervjuet av Sverre E. Mortensen.*



*I Larvik orienterte representanter fra kommunen om planene for Elvevegen.*

Til tross for et stramt program, fikk man tid til en snartur innom Vervingen vegstasjon før turen gikk opp Lågendalen, over Hanekleiva til Sande og videre til Drammen, der vegdirektør Eskild Jensen gikk på toget tilbake til Oslo. Et tettpakket program var med det vellykket gjennomført.

Vi takker for besøket og ønsker Eskild Jensen velkommen tilbake.

Vegdirektøren har den 8. oktober sendt vegkontoret følgende brev:

*«Jeg vil herved få lov til å takke de ansatte ved Vegkontoret og ute i fylket for den fine mottakelsen jeg fikk under mitt besøk i Vestfold for ca. 1 uke siden.*

*Det var på alle måter et vellykket arrangement».*

*Med hilsen  
Eskild Jensen.*



**Slagordet alle  
støtter:  
Vernesko på  
alle føtter!**



# Vår nye driftssjef heter ANDREAS OTTO SETSAA

Av Jan Haugerød



Driftssjef Andreas Otto Setsaa.  
(foto: Vegstikka, Troms).

Overingeniør Andreas Otto Setsaa er ansatt i vikariatet som driftssjef i den tid Johan Lepperød fungerer som vegsjef. Han tiltrer driftsstillingen 16. november.

Vestfolder'n vil med dette ønske Setsaa velkommen og samtidig presentere ham for sine kolleger i Vestfold.

Setsaa er 36 år gammel. Han er ansatt som anleggsjef ved vegkontoret i Troms. Denne stillingen har han hatt siden 1973. Før dette var han i 2 år ansatt ved vegkontoret i Nordland. Vår nye driftssjef skulle således ha en god bakgrunn fra etaten.

Setsaa har sin sivilingeniørutdanning fra Norges Tekniske Høgskole. Han har også gjennomført kurser i bedriftsøkonomi, administrasjon og lederspørsmål samt en rekke kurser arrangert av vegvesenet og Forbruker- og Administrasjonsdepartementet.

Vestfolder'n vil komme tilbake med et intervju med den nye driftssjefen etter at han er kommet på plass ved vegkontoret.



## VÆR ORIENTERT!

Dette er en god regel på fjellet - men det er også en god regel at man er orientert om de verne-regler og vernetiltak som gjelder på arbeidsplassen.

# NY LAUVE BRU

*Tekst: Jan Haugerød, foto: Per Härter*

Arbeidene med den nye Lauve bru er kommet godt i gang. Det er anleggsbestyrer Einar Lunde ved vegkontoret som opplyser dette. Arbeidene har vært kompliserte på grunn av dårlige grunnforhold, spesielle restriksjoner i forholdet til NSB og trafikkavviklingen på riksveg 303

forbi anleggsstedet. Til tross for dette har arbeidet gått uten forsinkelser, og den nye brua ventes å kunne åpnes ved årsskiftet.

På grunn av stramme anleggsbevilgninger blir brua bygd ut i 2 etapper. Første byggetrinn omfatter ei ny bru

*Arbeidene med den nye Lauve bru er kommet godt i gang.*



med kjørebanebredde på 4,6 m. Dette vil gi omtrent samme bredde som nåværende bru. Når 2. byggetrinn blir gjennomført, vil brua få en total bredde på vel 10 m. Brua vil da inneholde separat gang- og sykkelveg. Når 2. byggetrinn kan bli gjennomført, er det i dag umulig å si noe om. Fram til dette skjer, vil den gamle brua bli beholdt og brukt som gang- og sykkelveg.

Den nye brua blir ca. 53 m lang. Inkludert tilstøtende veg er anlegget beregnet å koste 2,4 mill. kroner. Anleggsbestyrer Einar Lunde opplyser at det ved siden av betongpeler er brukt

en spesiell type peler på stedet. Disse heter stålkjernepeler. De er blitt ført gjennom gamle steinfyllinger ved nåværende bru og ned i fjell. På grunn av vanskelig grunnforhold på stedet er arbeidene utført i nært samarbeid med veglaboratoriet.

Bruarbeidene ble utført samtidig som trafikken gikk på den gamle brua. Det har ikke skjedd uhell av noe slag, verken i forhold til NSB eller trafikken på riksvegen.

Daglig leder for arbeidet er oppsynsmann Per Naas.

*Vegdirektør Eskild Jensen, besøkte anlegget på sin rundtur i fylket onsdag 30. september. Her er han i ivrig samtale med anleggsleder Lunde og brukjengen.*



*Hobbyer i vegvesenet:*

## VETERANBIL I ANDEBU

*Av Jan Haugerød*

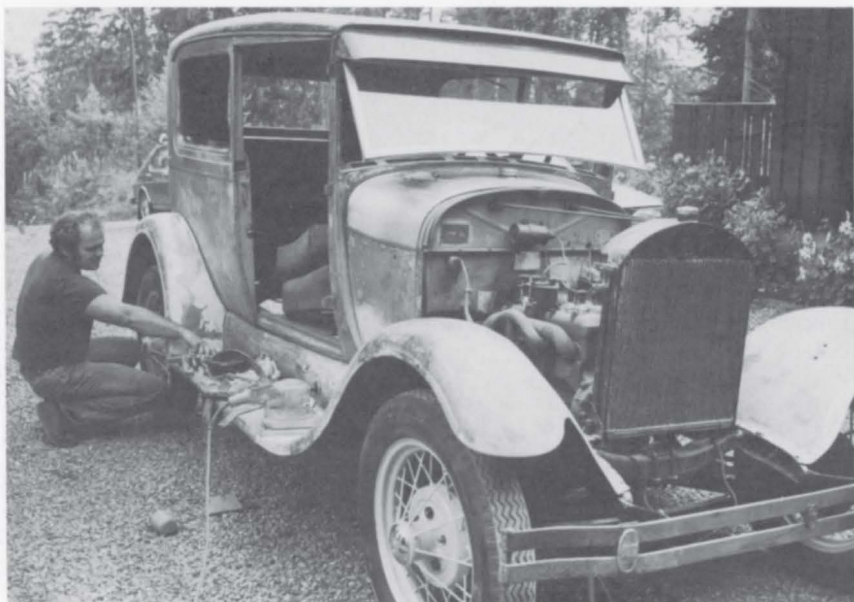
Bjørn Skjeggerød fra Andebu er daglig å finne som sjåfør på en av vegsentrals lastebiler, men hans interesse for biler strekker seg lenger enn dette. Tidlig i sommer greide han å få tak i en veteranbil, nærmere bestemt en Ford A modell av årgang 1929.

Bjørn kan fortelle at det da manglet en del på at bilen var slik en skikkelig veteranbil bør være. Derfor har han i hele sommer arbeidet med oppussing for lakkering av bilen i originale farger og innsamling av originale deler og utstyr. All fritid i sommer har gått

med til arbeid på veteranbilen. I oppussingen har han hatt god hjelp av en annen vegvesenansatt, nemlig sin far Ivar Skjeggerød.

Da vi besøkte Bjørn en av de første dagene i september var bilen på det nærmeste klar for levering til lakkereien. Deretter gjenstår montering av lykter og annet blankt utstyr, og til slutt står en tur til biltilsynet for døren. Vi håper at dette går bra, og ønsker Bjørn Skjeggerød lykke til med Forden.

*Forden er nå på det nærmeste klar for lakkering i originale farger.*





# Ny innfartsveg til Sandefjord

*Tekst og foto: Per Härter*

Arbeidet med den nye innfartsvegen til Sandefjord er i god gjenge. Vi tok oss en tur innom anlegget i begynnelsen av august for å høre oss litt for om anlegget generelt og åpningen spesielt.

Hei, Arntzen! – Vi fikk tak i «syning-en» i full aktivitet nede ved jernbaneundergangen inne i byen, og spurte ham om hvordan ruteplanen for anlegget så ut og om de klarte å holde den.

Joda, det skal holde bra med timeplanen uten at det er bestemt en dag for åpning ennå. Men som du ser er aktiviteten stor her nå.

Ja, aktiviteten er uten tvil stor, og det hele skjer veldig konsentrert. I krysset Peder Bogensgt./Sandefjordsveien fylles det opp og planeres for asfalte-

ring. På den andre siden av Sandefjordsveien er det montering av støyskjermer som foregår. På flere kanter arbeides det med skråningspuss og i midtrabatten legges lyskabel.

Her må vi slippe oppsynsmann Odd Arntzen for at han skal kunne hjelpe en av grunneierne med grenser til veien. «Man har hatt dårlige grunnforhold», bemerker Arntzen før han blir med klageren for å se på forholdene. Denne gangen var det en pipehatt som har løsnet som følge av rystelser i grunnen, hører vi nevnt før vi forlater anlegget.

Vi kommer igjen med reportasje fra åpningen i neste nummer.

*Fra krysset Peder Bogensgt./Sandefjordsvegen.*





*Oppsynsmann Odd Arntzen og Olav Thorsen. Bak et glimt av 510-04.*



Møtested for nye og gamle innfartsveg. I forgrunnen oppsetting av støyskjerm og skråningspuss.

*Vi engasjerer oss i de funksjonshemmedes år*

## **VEGVESENET STØTTER RADIO- INTERESSERTE FUNKSJONSHEMMEDE**

Vegvesenet vil i nærmeste framtid overlevere utrangert sambandsutstyr til Norsk Radio Relæ Liga, LA5LG's Hjelpfond. Utstyret skal selges videre til radioamatører med lisens, og pengene brukes til Hjelpfondets arbeid for funksjonshemmede.

– Statens vegvesen er i ferd med å skifte ut en stor del av sitt gamle sambandsutstyr med moderne utstyr, sier sjefsingeniør Arnulf Ingulstad i Vegdirektoratet.

– Mange av de gamle mobil-enhetene er utslitte, og lar seg vanskelig reparere, men en del er fortsatt i brukbar stand. Dette utstyret vil bli overlevert Hjelpfondet verderlagsfritt etter hvert som det blir skiftet ut.

Teledirektoratet, som gir konsesjon

på bruken av radiostasjoner, vil ikke tillate at det utrangerte materialet blir lagt ut til salg til alle og enhver, men godtar at det overdras til Hjelpfondet. Mobilene skal bygges om, slik at de ikke kan brukes på vegvesenets interne sambandsfrekvenser. De kan da brukes av lisensierte radioamatører.

LA5LG's Hjelpfond er grunnlagt av Norsk Radio Relæ Liga, og gir økonomisk og fysisk hjelp til radiointeresserte funksjonshemmede som ønsker å bli radioamatører. Hjelpfondets arbeid har de siste år resultert i at mellom 30 og 40 funksjonshemmede har kunnet avlegge eksamen for vanlig radioamatørlisens. De har dermed kunnet skaffe seg større kontaktflate via radiosender og –mottaker.

# VERNELEDERENS SPALTE



## Påminnelse om påbudt verneutstyr ved bruk av motorsag

Vi har i løpet av sommeren og høsten fått tatt et krafttak med rydding av kratt langs våre vegger. Dette har blitt utført med den nye kantklipperen og manuelt med motorsag og øks.

I denne forbindelse vil jeg komme med en påminnelse om bruk av det påbudte verneutstyret når motorsag benyttes.

Dette utstyret er følgende:

- Hjelm m/hørselvern og øyevern
- Vernebukse (IKKE den orange fra E. Larsson)
- Vernehansker
- Vernefottøy

Det påbudte verneutstyret skal være lett tilgjengelig så dette skal oppbevares i kassen til motorsagen med unntak av vernefottøy som alltid skal brukes.

For ettertiden vil jeg henstille til alle at vi uoppfordret bruker det påbudte verneutstyret som følger motorsagene.



*Anton Gran fra vedlikeholdsområde 2 er her iført forskriftsmessig verneutstyr ved bruk av motorsag.*





# VEGCUPEN 1981

Av Stein Linnestad



## INNLEDENDE TURNERING:

Aust-Agder sto som arrangør for vår gruppe i de innledende runder. Disse ble avviklet lørdag 13. juni utenfor Arendal (Eydehavn). De øvrige lagene var Vest-Agder og Telemark.

Før kampene startet, viste det seg at Vest-Agder ikke kunne stille lag og hadde derfor ikke møtt opp. Ny trekning gav følgende kampfoppsett og resultat:

Kamp 1	Vestfold-Telemark	0-0
Kamp 2	Telemark-Aust-Agder	0-1
Kamp 3	Aust-Agder-Vestfold	0-1

## TABELL:

1. Vestfold	3 poeng
2. Aust-Agder	2 poeng
3. Telemark	1 poeng

## SLUTTSPILLET

Fredag 14. august satte 15 spillere, en oppmann og en supporter seg på flyet med kurs for Molde og sluttspillet i årets vegcup. Etter ca. 45 min. i luften landet vi på Molde lufthavn. Herfra ble vi fraktet til Molde Studentheim hvor vi skulle bo.

Utpå fredagskvelden ble alle deltagerne fraktet med småbåter ut til Hjertøya i Moldefjorden. God peisvarme i

*Vegas 1-0 scoring mot Sogn og Fjordane.*





*En av Vegas sjanser i finalekampen. Et hjørnespark som slår i tverrliggeren.*

Seilerhytta gav ly i det sure været. Samtidig med at hver enkelt tilstedeværende fikk seg noe å bite i, ble puljeinndelingen trukket. Trekningen gav dette resultat:

Pulje 1 Nord-Trøndelag  
Møre og Romsdal  
Vegdirektoratet

Pulje 2 Sogn og Fjordane  
Vestfold  
Nordland

Lørdagen startet med vind og øsende regnvær, men etter som kampene kom igang ble det lettere vær og vi kunne til tider skimte blå himmel.

Vestfold's første kamp var mot Sogn og Fjordane. Kampen ble jevnspilt uten de store sjansene. Mot slutten av andre omgang avgjorde Vestfold kampen med et frispark fra ca. 25 meter som gikk i mål i høyre kryss.

Vestfold's neste kamp mot Nordland ble en enkel match. Etter 1-0 ved pause, økte vi til 3-0 i annen omgang før Nordland reduserte til 3-1. Dermed var finaleplassen sikret.

I den andre puljen vant Nord-Trøndelag lett etter følgende serie:

N.-Trøndelag-Møre og Romsdal	2-0
N.-Trøndelag-Vegdirektoratet	1-0

Finalen ble en spennende forestilling. Godt ledet av siste års cupfinaledommer, Einar Halle, ble finalen en velspilt kamp med gode sjanser til begge lag. Såvel Nord-Trøndelag som Vestfold kunne godt ha avgjort kampen til sin fordel i ordinær spilletid. Men også i år måtte det ekstraomganger til for å kåre vegcupmesteren. I ekstraomgangene viste Nord-Trøndelag seg overlegne og vant fortjent 2-0.

Neste års vegcup-arrangør blir Nord-Trøndelag.

# ASFALTKANT I STEDEN FOR DEN VANLIGE KANTSTEN?

*Tekst og foto: Per Härter*

På Haukerød-anlegget kom vi over maskinen som lager «asfaltkantsten». Folk fra Sigurd Hesselberg var i gang med å lage kanten rundt alle rabatter og trafikkøyer.

På spørsmål til Gunnar Ringdal i Hesselberg har vi fått oppgitt at man

har lagt ut ca. 21 tonn på 9 timers dag, d.v.s. med asfaltvekt på ca. 50 kg/m, at man kan legge ca. 46 m/t til en pris av mellom 40/50 kroner pr. meter.

Med andre ord et godt alternativ til tradisjonell kantstein.

*Denne enkle maskinen legger ut asfaltkantstein på anlegget i Sandefjord.*



# NYE SKILTER FRA 1. MAI

Av Tore Kavli

Vi fortsetter vår informasjonsrunde vedrørende de nye skiltene. Denne gang tar vi for oss de nye forbudsskiltene:



- 306.4 Forbudt for motorsykkel og moped.



- 306.5 Forbudt for lastebil og trekkbil.



- 306.1 Forbudt for motorvogn.



- 306.6 Forbudt for syklende.



- 306.2 Forbudt for motorvogn med flere enn to hjul.



- 306.8 Forbudt for gående og syklende.



- 306.3 Forbudt for traktor.



- 306.9 Forbudt for ridende.



Disse skiltene har alle fått nytt utseende ved at det er satt en skråstrek over symbolet. Skiltene har tilnærmet samme betydning som tidligere.



- 318.2 Totalvektgrense for vogntog.  
Forbudet gjelder vogntog hvor samlet aktuell totalvekt er høyere enn angitt. Forbudet gjelder også enkelt kjøretøy hvor aktuell totalvekt er høyere enn angitt.



- 322 Boggitrykkgrense.  
Dette skiltet blir kun brukt sammen med skilt 320 «Akseltrykkgrense» og bare når boggitrykkgrensen er en annen enn 150% av akseltrykkgrensen.



- 366 Fartsgrensesone.



- 368 Slutt på fartsgrensesone.  
Skilt 366 angir grense for sone (område) hvor det gjelder forbud mot kjøring med større fart enn angitt antall km pr. time. Forbudet gjelder til det blir opphevet ved oppsatt skilt 368 «Slutt på fartsgrensesone», skilt 546 «Slutt på tettbygd strøk» eller skilt 540 «Gatetun». Skilt 366 er foreløpig beholdt skilting med 30 km/t i i boligområder. I tillegg til skiltet vil det ofte bli bygd fysiske fartsdempere.

NB! – Skiltene 366 og 368 trådte i kraft 1/11 1980.



# HVA ER LEKETØY?

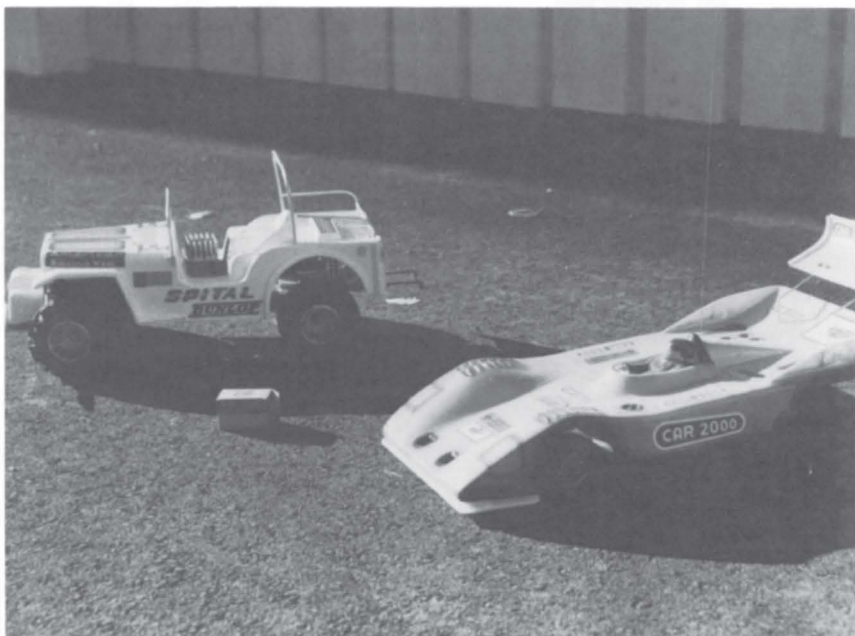


Vegdirektoratet har nå, på forespørsel, satt skille mellom leketøy og motorvogn.

Det heter at kjøretøy som blir drevet fram med motor og som har en største

egenvekt mindre enn 25 kg og som har en største hastighet mindre enn 10 km/t, vil bli å betrakte som leketøy og vil således være unntatt fra vegtrafikklovens bestemmelser.

*De 2 radiostyrte modellbilene som her er avbildet gjør en hastighet på godt over det maksimalnivået vegtrafikkloven setter for leketøy. Racerbilen på bildet gjør nærmere 100 km/t og jeepen ca. 50 km/t. Du kan derfor ikke kjøre med disse bilene i alkoholpåvirket tilstand, da kan du risikere å miste førerkortet. Grunnen er enkelt og greit at bilene regnes som motorvogn i vegtrafikklovens forstand.*



# BESØK VED TÜV KONTROLLSTASJON I KÖLN – DELVIS AUTOMATISERT KONTROLLAVVIKLING

*Av Thorleif Holm-Olsen, Biltilsynet Tønsberg*

Onsdag 1. april 1981 besøkte biltilsynssjef Bøie, stasjonssjef Holm-Olsen og overingeniør Seyffarth TÜV i Köln (TÜV – Rheinland).

Vi vet at personellressursene i framtiden vil bli knappe i forhold til arbeidsoppgavene, og ønskene om kontrollfrekvens må derfor også søkes løst ved en mest mulig rasjonell kontrollform.

Hensikten med reisen var derfor å studere hvordan former for automatisk personbilkontroll kan legges opp og gjennomføres. Dette ikke minst med tanke på i hvilken grad slike hjelpemidler kan tas i bruk ved den planlagte nye kontrollstasjonen på Ås. Studieturen må også sees i sammenheng med en tilsvarende tur foretatt til A/B Svensk Bilprovning, Stockholm høsten –80, hvor deres system, metoder og hjelpemidler for teknisk kontroll ble gjennomgått.

Vi ble mottatt av Dr. H. Hirsberger som orienterte generelt om TÜV, forskjellige arbeidsområder, utbredelse m.v. Deretter overtok Dipl.ing. Ewald, og vi ble vist rundt i administrasjonsbygget, et anseelig byggverk på 20 etasjer. Det kan nevnes at varme- og ventilasjonsanlegg var plassert på toppen av bygget, fordi man benyttet kjellerlokalene til laboratorier, testanlegg m.v.

Kontrollstasjonen lå annensteds og var mye likt våre anlegg. Hallen hadde 2 automatløp for personbiler og 2 manuelle, hvorav ett for lastebiler. De ma-

nuelle løp ble benyttet til, foruten lastebiler, etterkontroller og kontroll av drosjer og andre kjøretøy som krever en mer omfattende kontroll enn det automatløpene er utstyrt for.

Ved ankomst ble kjøretøyene kontrollert for CO mens motoren ennå var varm, de ble deretter ledet i avmerkede kjørespor som korresponderte med løpene i hallen. Foran innkjøring til automatløpene ble den bil som sto for tur, avkrevd gebyr (størrelsesorden 65–75 kr.), samtidig som bilens fabrikkkode og typekode ble slått inn på dataanlegget, slik at kontrollutstyret ble programmert med riktige verdier for angjeldende bil. Bilen ble deretter, ved hjelp av lyssignal og bom, ledet inn i det av automatløpene som først kunne ta imot, d.v.s. at første post ble ledig.

Følgende ble automatisk kontrollert: Støtdempere, bremses, sporing og lys. Tavler med lysskrift over hver kontrollpost ga føreren de nødvendige instruksjoner.

Etter den automatiske kontrollen ble kjøretøyene inspisert over kontrollgrav, og eventuelle mangler ble slått inn på et eget tastatur hvor de fleste forekommende mangler var oppført.

Kontrollrapport inneholdende såvel målte verdier, skal-verdier, samt eventuelle mangler blir deretter automatisk utskrevet.

Ved full drift og 3 manns betjening har hvert av automatløpene over lengre tidsrom avvirket ca. 150 biler pr. dag



*Her ser vi deler av ett av automatløpene for personbiler.*

eller 50 biler pr. person og dag. Maksimalt er kontrollert 58 biler pr. person og dag.

På vår forespørsel om hvilket utstyr som ga størst rasjonaliseringsgevinst, opplyste Ewald at man innen TÜV ved modernisering av eldre stasjoner først og fremst la opp til automatisk bremsekontroll og til trykknapp-tablå for utfylling av mangelseddel. Fordelen ved sistnevnte er bl.a. at man da samtidig kan føre mangelstatistikk parallelt med utfylling av mangelsedlene.

Til slutt fikk vi en kort orientering om avvikling av førerprøver. Det ble kjørt 18 prøver pr. dag og mann hvis teori-prøve var avlagt, ellers 16. Prøven skjedde med eksaminator i baksetet og elev og kjørelærer i forsetet.

Neste dag var avsatt til besøk ved Boge-fabrikken som har utviklet støtdemperprøver som vi for øvrig så i drift hos TÜV. På grunn av et uhell ved fabrikken måtte besøket avlyses, slik at

reisen ble av noe kortere varighet enn planlagt.

Boges støtdemperprøver er for så vidt kjent også hos oss, men da i en utførelse som krever forholdsvis lang tid for en prøve. I samarbeid med TÜV er prøveren nå utstyrt med elektronikk som gir direkte visning av de aktuelle verdier, og vil derfor kunne være aktuell å bruke ved våre stasjoner.

### **Sammenfatning**

Automatiserte løp er kostbare å opprette, men gir stor kontrollkapasitet ved kontinuerlig drift. Kontinuerlig drift er derfor en forutsetning for slike løp, hvilket medfører at de personer som utfører den visuelle/manuelle kontroll ikke har andre gjøremål i tillegg.

Publikum fylte ut et spørrekort ved kontrollen, og ga i det store og hele uttrykk for at de var fornøyde med ordningen.





NY HÅNDBOK:

## VEG- NORMALENE

Håndboka «Geometrisk utforming» fra 1978 er nå erstattet av «Vegutforming», som kom ut i september 1981. Innholdet favner videre enn bare veg-geometrien, derfor navneskiftet.

«Vegutforming» inngår i vegnormalserien. Håndboka er utarbeidet med hjemmel i forskriftene etter veglovens § 13. Forskriftene vil bli gitt ut separat.

Håndboka er nyttig for folk i driften, og uunværlig for planleggere.

«Vegutforming» kommer primært til anvendelse utenfor tettbygd strøk. I byer og tettsteder brukes Gatennormale.

Kapittelinnvidlingen i «Vegutforming» er gjennvidt nedenfor:

- Vegtyper
- Vegklasser

- Dimensjoneringsgrunnlag
- Tverrprofilet
- Linjeføring
- Vegkryss
- Vegers kapasitet
- Landskapsarkitektur
- Støyskjerming
- Vegutstyr
- Veglys
- Ventilasjon

Sammenlignet med «Geometrisk utforming» er det laget nye kapitler om Landskapsarkitektur og støyskjerming, og det er foretatt vesentlige endringer i kapitlene om Vegklasser, Linjeføring (slyng), Veglys og Ventilasjon. I resten av kapitlene er det foretatt en del mindre endringer.

50 eksemplarer av håndboka er fordelt ved vegkontoret og i driften. Flere eksemplarer kan skaffes ved henvendelse til Eva Iversen på vegkontoret.

---

Hvorvidt en uten videre bør gå inn for slike løp hos oss, er det noe tidlig å uttale seg om. Det er klart at systemet i seg selv er kostbart i utvikling og anskaffelse. Den tilhørende datasentral med referansedata for alle kjøretøyene vil antagelig bli uforholdsmessig dyr dersom den skal utvikles bare for en stasjon. Vi antar at et hovedspørsmål som må avklares, vil være hvorvidt det offentlige ved biltilsynet skal

utføre periodisk kjøretøykontroll og i hvilket omfang (hvilken kontrollhyppighet) dette skal foretas.

Det vil i første omgang være aktuelt at arbeidsgruppen for biltilsynsstasjon på Ås søker å klarlegge hvorvidt deler av den automatiske kontroll kan nyttiggjøres her, samt legge til rette for at bygningsmessige forhold ikke i fremtiden totalt skal umuliggjøre innføring av slike systemer.

# TRAFIKK PÅ NY PARSELL AV RIKSVEG 8

*Tekst og foto: Per Härter*

Ca. klokken 12.30 onsdag 26. august ble trafikken åpnet på en ny parsell på rv. 8 nord for Svarstad. Nærmere bestemt mellom Brufoss og gamle Hem skole.

Vi ankom anlegget like etter at trafikken var satt på den nye vegen, og det ble jobbet intensivt med utspleisinger og med å fjerne deler av den gamle vegen (tidligere tilkøpling).

Overingeniør Dahl, som vi møtte ved tilkoplingsstedet i nordenden (gamle Hem skole), kunne fortelle at den nye parsellen er 1.550 meter lang. Parsellen har fått et lag med oljegrus og er beregnet asfaltert i 1982. Den nye veggbiten erstatter en av de aller dårligste og mest svingete strekningene på den gamle rv. 8 og er derfor særs velkommen. Oppsynsm.ass. Niels Rasmussen, som vi møtte ved Brufoss, kunne dessuten fortelle at den nye parsellen er 700 meter kortere enn den gamle og har kostet et sted mellom 4.500,- og 5.000,- kroner pr. meter.



*Oppsynsmann Halvor Garvik og assistent Niels Rasmussen følger med i de siste arbeidene før trafikken settes på.*

Vi gratulerer anlegget med det nye tilskuddet til ny rv. 8 og ser fram til at den gamle vegen videre fram til Buskerud grense blir erstattet av helt ny vegen en gang i 1982.



*Maskiner og folk i arbeid med å fjerne det gamle veglegemet nær Brufoss.*

# BILVERKSTEDENES MEDVIRKNING I ETTERKONTROLLEN AV KJØRETØY FOR BILTILSYNET

Av Olav Aas, *Biltilsynet Larvik*

Ordningen med at de autoriserte bilverkstedene foretar en del av etterkontrollen for biltilsynet, er ved flere fylker kommet i god gjenge. For Vestfolds del kom Horten først i gang med dette, og i løpet av 1980 har også resten av fylket praktisert ordningen. Når det medregnes spesialverksteder for gummi, oppretterverksteder o.s.v., som utfører bilreparasjoner, er antall godkjente bilverksteder i Larvik og Sandefjord over 50.

Biltilsynet i Larvik arrangerte i 1980 kortvarige kurs for utplukket personell fra disse verkstedene. Enkelte verksteder hadde en passiv holdning i begynnelsen, men etter hvert som det ble oppfattet at disse verkstedene risikerte å bli «stående utenfor», noe som også kunne få økonomisk betydning, ble interessen større.

Det er naturlig at det tar noe tid før publikum og verkstedene blir fortrolig med systemet. Etter hvert som bilverkstedene har kommet med i opplegget, og personell der har opparbeidet seg den nødvendige kompetanse på området, viser det seg at ordningen har flere fordeler. I tillegg til at bileieren blir spart for ekstra kjøring og kanskje venting hos biltilsynet, opparbeides det god kontakt og samarbeid mellom verkstedene og biltilsynet som nå snakker «samme språk».

Etter en førstekontroll hos biltilsynet, forekommer det at en mangel på et kjøretøy er av en slik art, at kontrolløren ønsker at kjøretøyet fremstilles

for biltilsynet for etterkontroll. I de tilfeller hvor bileieren fritt får velge etterkontroll ved verksted eller biltilsynet, viser oversikten hittil at ca. 53% har valgt verkstedet. Oversikten gjelder for mai/juni/juli 1981. Vår statistikk er ikke spesifisert med hensyn til de ulike kjøretøygrupper, person-, varebil, tyngre kjøretøy o.s.v., slik at prosentallet er et snitt av alle grupper kjøretøy.

Hittil ser vi oss fornøyd med utviklingen, men det arbeides for at prosentdelen for verkstedenes del skal øke. Biltilsynet vil på denne måten få større mulighet til å kontrollere flere kjøretøyenheter.

## NÅ KAN SKVETTLAPPENE FJERNES

Det er ikke lenger nødvendig med skvettlapper på små og mellomstore biler. I følge de nye retningslinjene fra Vegdirektoratet faller påbudet om skvettlapper bort for alle kjøretøyer med totalvekt under 3.500 kg. *Større kjøretøyer må imidlertid fremdeles ha forskriftsmessige skvettlapper.*

De nye retningslinjene gjelder for kjøretøyer som registreres etter 15. august i år. Med hensyn til eldre biler blir det en frivillig sak for bilførerene om de vil beholde skvettlappene.

Vi har vært i kontakt med flere bilforretninger i Tønsberg. Det viser seg at de fleste fortsatt leverer biler med skvettlapper. Hvor lenge dette vil vare kan forretningene ikke si noe om, da det er importøren som avgjør om bilene skal utstyres med skvettlapper eller ikke.



*Vi prøver med en konkurranse!*

## **HVOR ER DETTE?**

Vi spør, og du svarer. I tiden framover vil vi presentere et bilde i Vestfolder'n, og det blir din sak å finne ut hvor i fylket vi har vært. Den første uttrukne riktige løsning vil bli premiert med et lodd i pengelotteriet.

Denne gangen har vi valgt et noe luftig bilde, men vi tror at det ikke skulle være vanskelig å finne ut hvor vi befinner oss. Svaret på oppgaven kan du sende til vegkontoret v/ Jan Haugerød og husk å merk konvolutten med «Hvor er dette?». Vi må ha svaret innen 30. november.



# FOTOKONKURRANSE 1981

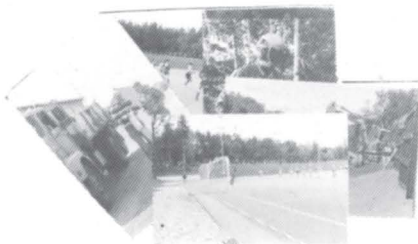
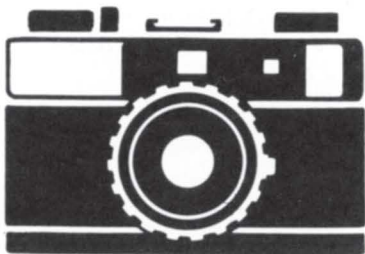
Finn fram fotoapparatet og bli med i vår fotokonkurranse. Gå på fotojakt eller bruk bilder du har tatt i sommer. Bildene kan være i sort/hvitt, farger eller dias.

Konkurransen deles inn i 3 grupper, nemlig «Mitt sommermotiv», «Portrett» og «Vegen». det skulle gi rike muligheter for utfoldelse.

Sist det ble forsøkt med fotokonkurranse var deltakelsen ikke stor. Imidlertid har interessen for fotografering vært raskt økende, så vi er håpefulle og oppfordrer med dette hver enkelt til å delta.

Frist for innsendelse har vi satt til 1. desember i år. Merk bildene godt med navn og avdeling. Vi forbeholder oss å kunne bruke bildene i senere nummer av Vestfolder'n.

Bildene sendes i lukket konvolutt til Jan Hauge-rød, vegkontoret. Bildene vil bli vurdert av en jury på 3 medlemmer.



## NY PLANSJEF

Overingeniør Tore Foss fra Vegdirektoratet er ansatt i stillingen som plansjef ved vegkontoret. Når dette skrives, har Foss ennå ikke gitt noen endelig melding om at han tar stillingen. Vi kommer nærmere tilbake til denne saken i neste nummer.

## NYE HÅNDBØKER FRA VEG- DIREKTORATET

059 – DRIFTSSTATISTIKK FOR  
EGENMASKINER '80  
Vegdata 144. A4

Publikasjonen omfatter to deler. Den første delen gjengir avsnittene om inntekter, kostnader og driftsresultat for egenmaskiner og om utnyttelsen av egenmaskiner i «Driftsregnskap og driftsstatistikk» (Håndbok – 056). Den andre delen er et driftsresultat for egenmaskiner og om utnyttelsen av egenmaskin. Dessuten er det tabeller med opplysninger om aldersfordelingen av maskinparken. Lånte maskiner er ikke med i statistikken. Årlige utgaver.

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

## Personallytt

### 50 ÅR

Johan Lepperød, 4. desember

### 60 ÅR

Hjalmar Hvål, 13. desember

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

### TAKK FOR GODT SAMARBEID

John H. Jakobsen, bilt. i  
Tønsberg  
Mary-Ann Johnsen, trafikkseksj.  
Åse Elisabeth Bøe, bilt. i  
Tønsberg

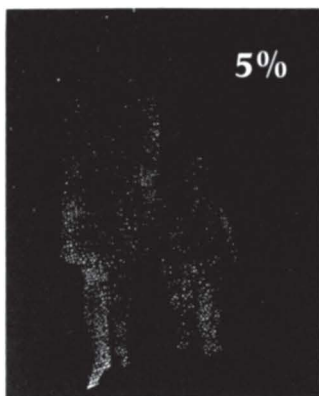
### VI ØNSKER VELKOMMEN

Martin Pedersen, trafikkseksj.  
Paul Chr. Steinholt, grunnseksj.  
Reidar Olsen, grunnseksj.  
Tore Kaurin, planavd. vikar  
Sigmund Riis, planavd. vikar  
Berit Solveig Larsen, bilt. i  
Horten

### PENSJONISTER

Jørgen Søgård, maskinsentralen

# TAR DU VIRKELIG SJANSEN?



Uten refleksbrikke blir du synlig for bilføreren først 30 meter foran en bil som kjører med nærlys. En mørk frakk reflekterer bare 5% av lyset.



En helt lys frakk reflekterer 80% av lyset, men fremdeles er det vanskelig å se *hva* som er foran bilen. Man ser bare en lys skygge.



En grå frakk gjør deg også nesten usynlig, den reflekterer bare 10% av lyset. Det er ofte umulig for en bil å stoppe på bare 30 meter, selv i lave hastigheter.



Refleksbrikken reflekterer 100%, og tiltrekker seg bilføreren oppmerksomhet. Gi bilføreren og deg selv en sjanse bruk refleks.

## SE OG BLI SETT

Vegdirektoratet/  
Statens informasjonstjeneste