

---

# VEST- FOLDER'N

---

Nr. 2

1982

---





# VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 2 – MAI

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:*  
*«På hjemvegen»*  
*av Kjell Harangen,*  
*Lardal kommune.*

## INNHOLD:

Produktivitetskampanje i staten .....	3
Kjørestriksjoner i teleløsningsperioden .	4
Det bygges ved Vegsentralen? .....	6
Vi sakser fra Moderne Transport .....	7
Samarbeid biltilsyn/yrkesskole .....	8
Hobbyer i Vegvesenet – Treskjæring .....	10
Kurs for ansatte i biltilsynet .....	12
Trafikksikkerhetsrådet på Vestfoldbesøk .	13
Førerkort på livstid .....	14
Aksjon skoleveg: 15 mill. fra staten i 82 .	15
Vi har fått velferdskomite .....	16
De nye bremselysene øker trafikk- sikkerheten .....	17
Stadig flere gang- og sykkelveger .....	18
Aktuell informasjon .....	20
Hvor er dette? .....	22
Reflekerende kjennemerker ble innført 1. april .....	23
Fotokonkurranse? .....	24
Endringer i kjøretøysforskriftene .....	25
UP samlar .....	26
Forslagsordningen eksisterer fortsatt .	27
Nye håndbøker fra Vegdirektoratet .....	28
Nå er det tillatt å bruke kjørellys .....	30
Landsomfattende undersøkelse om lys- bruk, avgass og dekkutrustning .....	30
Trafikkmengden har stabilisert seg .....	31
Personalnytt .....	31

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

# PRODUKTIVITETSKAMPANJE I STATEN

Regjeringen har satt i gang en kampanje for å øke produktiviteten både i privat og offentlig virksomhet. Flere av oss vil kanskje lure på hva det menes med ordet produktivitet. Det er i kampanjeopplegget sagt at produktivitet er forholdet mellom de resultatene vi oppnår og de ressursene vi setter inn, eller hvor godt vi løser arbeidsoppgavene våre.

Hvis vi skal se nærmere på dette kampanjeopplegget, vil vi oppdage at kampanjen inneholder 2 hovedelementer. Punkt en er en kritikk av oss statsansatte for at vi i dag jobber mindre enn det vi gjorde for noen år siden. Det andre hovedelementet går på forenkling av lover, regler, saksbehandlingsrutiner m.v.

Jeg synes det er grunn til å kommentere opplegget litt. Jeg vil da først ta for meg dette med at vi i dag jobber mindre enn det vi gjorde tidligere. Jeg er ikke så sikker på at denne kritikken er berettiget. I alle fall ikke i så sterk grad at det bør slås fast generelt. En slik generell kritikk vil også kunne bli tatt negativt opp og gi som resultat at vi ikke får den positive holdning vi trenger for at kampanjen skal gi resultater. Jeg tror heller ikke at det er riktig å kritisere den enkelte på de forskjellige nivåer. Det systemet vi jobber under i offentlig virksomhet er i dag slik at mange mennesker ikke får anledning til å utføre sin jobb på den måten vedkommende helst ønsker. Vi bør derfor angripe systemet på en annen måte enn å gå

ut å kritisere hver enkelt arbeidstaker i generelle vendinger. Dette kan gi kampanjen en uheldig start.

Det andre hovedelementet er spørsmålet om forenkling av lover og regler. Dette er ikke noe nytt. Denne saken ble tatt opp av de politiske myndigheter for flere år siden. Det som nå skjer er bare en videreføring av dette. Hittil har vi vel ikke fått de store resultatene av dette arbeidet, og det er vel heller ikke å tro at en kortsiktig produktivitetsskampanje skal kunne gi oss noen store og omfattende reformer. Jeg tror at dette spørsmålet må modnes og at det må en holdningsendring hos personer i nøkkelstillinger til før vi kan vente de store resultater.

Produktivitetsskampanjen er i gang, og tiden vil vise hvordan den vil utvikle seg. For oss i vegvesenet vil vi gå en spennende tid i møte. Jeg er noe skeptisk i utgangspunktet, men jeg har absolutt tro på at vi bør kunne løse flere mindre ting på en tilfredsstillende måte. Det er nå nedsatt en gruppe som i første omgang skal se nærmere på hva som skal gjøres i vegvesenet. Vi kommer tilbake til dette i neste nummer.

*Jan Haugerød*

*For første gang på 20 år*

# KJØRERESTRIKSJONER I TELELØSNINGSPERIODEN

*av Jan Haugerød*

Teleløsningen er vedlikeholdsavdelingens store hodebry på denne årstiden. Spesielt ille er dette blitt etter hvert som vedlikeholdsmidlene har skrumpet inn. Og i år sprakk ballongen, vi må innføre kjørerestriksjoner for første gang på 20 år. Dette vil skape transportproblemer, men vi må se sannheten i øynene. Det er ingen veg forbi, og det vi har lagt opp til av restriksjoner her i

Vestfold er et minimum, hvis det kan være noen trøst.

Det er ca. 40 km eller bare 6% av riksvegnettet i Vestfold som blir rammet av kjørerestriksjoner. Her blir akseltrykket satt ned fra 10 til 8 tonn. På fylkesvegene får vi en noe større reduksjon idet 240 km eller 30% av vegene reduseres fra 8 til 6 tonn. Det er nok i første omgang denne reduksjonen

*For første gang på 20 år har vi fått kjørerestriksjoner i teleløsningen på våre riks- og fylkesveger.*



transportnæringen i fylket kommer til å merke.

Grunnen til at vi nå må gjøre dette, et at vegenes bæreevne blir sterkt redusert i teleløsningen. For å unngå at vi blir påført store vedlikeholdskostnader og varig svekkelse av vegenes standard, må vi forsøke å unngå at vegene blir påført en for stor overbelastning i denne perioden.

Beregninger foretatt av Vegdirektoratet viser at det på landsbasis vil koste mellom 750 og 1.000 millioner kroner i økte vedlikeholdsutgifter ved å opprettholde vanlig akseltrykk under teleløsningen. Vedlikeholdsutgiftene reduseres til det halve når det innføres restriksjoner.

Restriksjonene ble innført 23. mars. Teleløsningen vil bli fulgt nøye ved hjelp av telegrensemålere og målinger av vegenes bæreevne ved hjelp av spesialinstrumenter. Normalt vil akseltrykkreduksjonen være aktuell fram til

ca. 1. juni, men vær og temperaturforhold er av avgjørende betydning for når restriksjonene blir opphevet. Vegkontoret tar sikte på å oppheve akseltrykkreduksjonene så fort som mulig. Etter hvert som de forskjellige vegene igjen oppnår normal bæreevne vil restriksjonene bli opphevet. Det vil bety at reduksjonene i kyststrøkene i sydfylket får den korteste perioden med akseltrykkreduksjoner mens områder som Lardal og Hof blir de siste som får ordinært akseltrykk tilbake.

Vegkontoret har forberedt disse telerestriksjonene grundig. Det er sendt ut pressemeldinger og informasjon til massemedia i god tid før restriksjonene trådte i kraft. Det er også blitt utarbeidet en folder med orientering om kjørerestriksjonene samt et vegkart hvor de forskjellige reduksjonene er avmerket. Dette er distribuert til biltilsynet, transportnæringen m.fl.

*Måling av vegens bæreevne med «Dynaflect» måler og teledybdemålinger utføres hver uke i teleløsningsperioden. Her er spesialarbeider Stein Erik Brekke i gang med å måle teledybden på en av våre fylkesveger.*



# Det bygges ved Vegsentralen!

Av Per Härter

Arbeidet med det nye smie- og plateverksted er nå i godt gjenge. Nå kan man danne seg et klart bilde av dimensjonene og hvordan det hele kommer til å se ut i sin avslutning. Anbudsarbeidene omfatter reising og innredning av nytt smie- og plateverksted. Innredning av nytt lager i det gamle plateverkstedet samt utskifting til nye dører i bilverkstedet. Dette arbeidet

var beregnet gjennomført innen 1. april i år. Arbeidet ser imidlertid ut til å være oppimot 1 måned forsinket pr. dato.

I disse ulvetider kan selv det private initiativ komme til kort.

Videre skal bilverksted og kontorene rustes opp. Disse arbeidene er ment å utføres som vedlikeholdsarbeider.

*Verkstedbygget sett fra E-18.*





Innredning av lager i gamle smie.

## Vi sakser fra Moderne Transport . . .

Er speedometeret korrekt? I de fleste biler viser måleren litt for mye, men man kan aldri være sikker. Bedriftsavisen for Vegvesenet i Sør-Trøndelag, Vegposten, brakte nylig en anvisning på egenkontroll av speedometer, som vi herved bringer videre. Først finner man seg en strekning der fartsgrensen er så høy som det hastighetsområdet man ønsker å kontrollere. Veien bør være så rett som mulig, og vi bør velge et tidspunkt med lite trafikk.

Det må være oppsatt kilometerpeler på strekningen. De står gjerne med 500 meters mellomrom. Når man har funnet strekningen skal den kjøres med konstant hastighet, f.eks. 60 km/t. Man bør ha med passasjer til å styre stoppeklokka. Når den første pelen passerer, settes klokka i gang. Hastigheten holdes konstant, og klokka stop-

pes idet pel nr. 2 passerer. Dersom man så studerer tabellen nedenfor, finner man ut hvor lang tid som går med ved de forskjellige hastigheter.

Kjøredistanse 500 m (kilometerpelelene er satt ut for hver 500 m med en nøyaktighet på  $\pm 1$  m):

### TIDSTABELLER:

Has- tighet	Tid i sek.	Has- tighet	Tid i sek.	Has- tighet	Tid i sek.
40	45,0	60	30,0	80	22,5
42	42,9	62	29,0	82	22,0
44	40,9	64	28,1	84	21,4
46	39,1	66	27,2	86	20,9
48	37,5	68	26,5	88	20,5
50	36,0	70	25,7	90	20,0
52	34,6	72	25,0	92	19,6
54	33,3	74	24,3	94	19,1
56	32,1	76	23,6	96	18,8
58	31,0	78	23,1	98	18,4

## *Samarbeid biltilsyn – yrkesskole*

# LÆRERE FRA BLAKSTAD YRKESKOLE BESØKER BILTILSYNET I VESTFOLD

*Tekst og foto: Jan Haugerød*

Blakstad yrkesskole ved Arendal, som er en av fem yrkesskoler i landet med egen transportteknisk linje, har besøkt biltilsynets utekontrollstasjon ved Solum. Besøket var et ledd i et nærmere samarbeid som er innledet mellom biltilsynet og denne yrkesskolen. Det var faglærerne ved den transporttekniske linjen som her fikk anledning til å følge i praksis hvordan biltilsynets kontrollarbeide foregikk ute på veien.

Samarbeidet ble innledet i fjor ved at folk fra biltilsynet hos oss besøkte skolen for å se nærmere på hvordan opplæringen foregikk. Nå var det biltilsynets tur til å vise fram sine arbeidsoppgaver, og avd.ing. Olav E. Krogstad og mannskapet på kontrollstasjonen tok seg av gjestene og ga dem en grei innføring i biltilsynets arbeidsoppgaver. Lærerne fikk en grundig orientering om arbeidet på stasjonen og fikk også en demonstrasjon av det tekniske utstyret.

*Avd.ing. Olav E. Krogstad ved stasjonen i Larvik og hovedlærer Arve Stavik er sentrale personer i det samarbeidet som er innledet mellom biltilsynet og Blakstad yrkesskole.*







*Lærerne fra skolen fikk demonstrert hvordan biltilsynet arbeider på Solum kontrollstasjon. Her foretas det bremseprøver på et vogntog.*

Opplæringen ved Blakstad og 4 andre yrkesskoler er den eneste fagopplæring som i dag gis her i landet innenfor området transportteknikk. Hovedlærer Arve Stavik orienterte kort om skolens opplæring. Undervisningen er lagt opp over et 9 ukers kurs som inneholder 200 timer teoretisk opplæring, praktisk kjøring samt opplæring i vedlikehold og praktiske ting på sjåførpplanet. Opplæringen gir kompetanse på lastebil/vogntog og buss. Skolen disponerer selv store kjøretøyer som elevene bruker i undervisningen. Skolen har også eget område for øvelseskjøring. Skolen gjennomfører 4 kurs i året og hvert kull består av 24 elever.

Skolens opplæring er langt mer omfattende enn det som kreves av opplæring for å gå opp til førerprøve i klas-

se CE og DE. Skolens mål er å gi en fagopplæring innen transportteknikk hvor det tas opp og trenes på praktiske ting som å legge på kjetting, skifte hjul m.v. På det mer transporttekniske planet er emner som varebehandling, transport av farlig gods og kundebehandling sentrale emner.

For at denne opplæringen skal bli best mulig, er et samarbeid med biltilsynet av stor verdi. Det å utveksle erfaringer vil kunne gi skolen mulighet til å legge vekt på de riktige tingene slik at nivået på opplæringen kan heves ytterligere. Denne gang var det lærerne som fikk anledning til å se hvordan biltilsynet arbeider. Senere kan det bli aktuelt å la elevene møte biltilsynet på samme måte.

*Hobbyer i Vegvesenet:*

# TRESKJÆRING

av Per Härter



Boller, fat, mangletrær, skjeer, klokkekasser, navnebrett for inngangspartiet, flotte bjerkekåter som blomsterbord og lysestaker eller rett og slett som pynt slik naturen selv har dekorert dem.

Ja, vi fant dette og mye mer da vi var innom Leif Kihle for å snakke hobby. Det var en smilende og entusiastisk treskjærer som kunne vise fram en hel rekke flotte arbeider av virkelig kvalitet så langt en ikke-innvidd er istand til å bedømme.

Blant annet fikk vi se en nydelig ut-

skåret urkasse til et stort veggur. (Bildene yter forhåpentlig en viss rettferdighet overfor Kihle's arbeider).

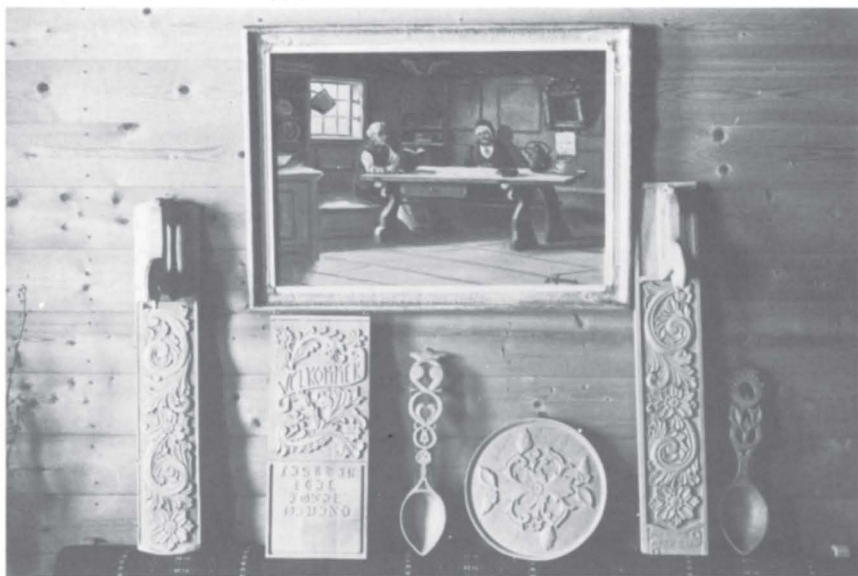
Kihle har holdt på med treskjæring i ca. 15 år, og vi spør hvordan dette begynte.

Jeg syntes treskjæring virket som en fin hobby og meldte meg på et kurs. Det gikk så fint at jeg fikk lyst til å fortsette – og etterhvert har det utviklet seg til det det er i dag.

– Er det spesielle ting du liker å arbeide med?

*Forts. side 26*

*Endel av hans arbeidere oppstilt.*





*Leif Kihle ved siden av et av sine store arbeider. En urkasse.*

# KURS FOR ANSATTE I BILTILSYNET

Av Tore Kavli

**For å få en mest mulig ensartet og effektiv kontroll av kjøretøyer innen fylket har Biltilsynet Vestfold planlagt kurs for sine tekniske ansatte. Disse kursene tar for seg kontrollveiledningen og forskriftene som den bygger på, og avslutter med praktisk kontroll av kjøretøy.**

Det første kurset ble avholdt ved biltilsynets stasjon i Larvik 1. og 3. februar. Dette kurset tok for seg kontroll av vognvogt og det ble spesielt lagt vekt på bremseser.

Den første kvelden deltok overinge-

nior Terje Moen fra Vegdirektoratet. Da ble kontrollveiledningen gjennomgått og det ble diskutert omkring de forskjellige punktene. Det ble også trukket fram endel erfaringer fra kontrollører som er foretatt og driftsdata fra Solum.

Den andre kvelden ble det tatt inn et vognvogt i kontrollhallen. Dette ble kontrollert punkt for punkt og det ble diskutert hvordan en best skal gjennomføre kontrollen ut i fra lokale forhold.

Det vil senere bli arrangert kurs i kontroll av motorsykler og busser.

*En del av kursdeltakerne samlet i ekspedisjonslokalet ved stasjonen i Larvik.*



# TRAFIKKSIKKERHETSRADET PÅ VESTFOLDBESØK

av Jan Haugerød



*Finn E. Berg fra trafikkseksjonen demonstrerte vegvesenets automatiske hastighetsmåler for trafikk sikkerhetsrådet. Nærmest kameraet UP-sjef Leif N. Olsen.*

Trafikk sikkerhetsrådet med kjendiser som utrykningssjef Leif N. Olsen, direktør Leif A. Ellevset i Trygg Trafikk, direktør Erling Storrusten i Norges Automobil Forbund m.fl. har avviklet sitt seneste møte i Vestfold. Spørsmålet om fartsgrenser var et av de sentrale emnene på møtet.

Rådet kom til Vestfold med buss. De ble møtt av overingeniør Nils I. Skjevik ved fylkesgrensen i Sande. I bussen på veg mot Tønsberg orienterte han om de mest ulykkesutsatte punktene og hva som er gjort for å bedre trafikk sikkerheten. Rådet var også innom Horten og Øvre Keisermark hvor de fikk demonstrert vegvesenets automatiske hastighetsmåler. På veien mot Tønsberg fikk de også en tur gjennom Trimvegen i Borre som både har 30 km/t og fartsdempende humper. Befaringen var en del av grunnlaget for den etterfølgende drøfting av spørsmålet om fartsgrenser.

Rådet hadde også dette emnet oppe på sitt forrige møte, men fikk ikke avsluttet diskusjonen den gangen. Nå ble saken ferdigbehandlet, og rådet kunne slå fast at det er for dårlig vilje til å følge opp innføring av 30 km soner i boligstrøk. Dette er noen av intensjonene i Stortingsmelding nr. 14 om fartsgrenser. Det er behov for fysiske tiltak som fartsdempere for å få folk til å overholde 30 km sonene. Rådet vil

*Forts. side 21*

*Fra 2. april i år –*

# FØRERKORT PÅ LIVSTID

I stedet for å fornye førerkortet hvert 10. år, eller oftere for eldre, ble det fra 2. april 1982 en ny ordning slik at de fleste førerkortinnehavere får ordinært førerkort for livstid. De som er over 70 år må imidlertid ha med seg gyldig legeattest. Av praktiske årsaker vil gyldighetstiden bli satt til 100 års dagen.

Dette betyr i praksis at du får kjøre så lenge syn, helse og førerlighet holder.

## *Plikter og ansvar for alle førerkortinnehavere*

Du har et selvstendig ansvar for ikke å kjøre når du p.g.a. sykdom eller annen helbredssvekkelse eller mistanke om sådan ikke er i stand til å kjøre på trygg måte.

Du må bl.a. være oppmerksom på at synsfunksjonen normalt endrer seg med årene. Få synet kontrollert og bruk riktige briller når dette er nødvendig.

Dersom du som følge av varig helse- eller førerlighetsvekkelse er i tvil om fortsatt kjøring kan skje på trygg måte, er du pliktig til å søke lege for undersøkelse og råd.

Hvis legen finner at helsetilstanden er slik at du bare bør beholde førerkortet på særskilte vilkår, eventuelt for begrenset tid og f.eks. med vilkår om ny legeundersøkelse, plikter du å søke biltilsynet om fornyelse av førerkortet.

*Hvordan virkningen blir for de enkelte grupper fra 2. april 1982*

Førerkort for vanlig bil samt motorsykkel og traktor (klassene A, B, BE, T og i klassene 1, 3 eller 4) som er gyldig pr. 2. april 1982, og som ikke er særskilt tidsbegrenset p.g.a. sykdom m.v., gjelder også etter pålydende utløpsdato. Fra fylte 70 år er førerkortet gyldig bare sammen med gyldig legeattest.

Førerkort for tunge kjøretøyer (klassene C, CE, D, DE og tidligere klasse 2) blir fortsatt tidsbegrenset (maksimum 10 års gyldighetsperiode) og må fornyes med legeattest som før.

Førerkort som utløp før 2. april 1982, må fornyes for å kunne bli gyldig igjen og bli innordnet i det nye system.

## *Kontroller utløpsdatoen i førerkortet før du kjører utenlands*

Internasjonale regler bygger på at førerkort skal ha utløpsdato. Førerkort med overskredet utløpsdato vil sannsynligvis ikke bli godtatt i utlandet.

Har du f.eks. førerkort i klasse B eller klasse med tidligere 10 års gyldighetsperiode og du skal kjøre i utlandet etter at gyldighetsdatoen er overskredet, må du henvende deg til biltilsynet før utreisen. Du vil da normalt kunne få nytt førerkort med utløpsdato lik din 100 års dag. Er du over 70 år må du huske legeattesten.

*Aksjon skoleveg:*

## 15 MILLIONER KRONER FRA STATEN I 1982

Stortinget har for inneværende år bevilget 15 millioner kroner som tilskudd til oppfølging av Aksjon Skoleveg. Pengene som nå er fordelt på fylkene skal brukes på fylkesveger og kommunale veger. Det forutsettes at fylkene og kommunene selv bevilger et tilsvarende beløp som det de har fått fra staten.

Fordelingen mellom fylkene er foretatt av koordinerings-utvalget for Ak-

sjon Skoleveg. Som utgangspunkt for fordelingen har utvalget gått ut fra et grunnbeløp på 600.000 kroner.

Tildelingen i år er gjort mer differensiert enn tidligere ved at det denne gang er tatt hensyn til flere forskjellige faktorer som ble avdekket gjennom aksjonen. Vestfold Fylkes trafikksikkerhetsutvalg har fått 900.000 kroner av disse midlene til disposisjon.

*Gangvegen fra Holms kafe til Rødbøl skole langs fylkesveg Z-169 er et av resultatene av tidligere bevilgede midler til Aksjon Skoleveg.*



# VI HAR FÅTT VELFERDS- KOMITE



av Anne Hov

Det ble vedtatt på Fellesmøte (FM) nr. 7/81 den 16. oktober i fjor å opprette en komite for vurdering av velferdssaker – en velferdskomite. Komiteen skal være et arbeidsutvalg for fellesmøte i velferdssaker, men FM tar den endelige avgjørelsen i sakene. Komiteen består av 2 fra ledelsen og 3 fra organisasjonene.

#### FRA LEDELSEN:

Helge Andreassen  
Mary Kristensen

#### FRA ORGANISASJONENE:

Bjørn Sørlie  
Olav Sjøen  
Erik Duvholt

Mandatet er følgende:

- vurdere fremtidig bruk av velferdsmidlene
- Sette opp forslag til velferdsbudsjett og oppfølging av dette.
- Administrere hytteutleien

Sitt første møte hadde komiteen 12. januar i år. Her behandlet de bl.a. hytteprosjektet, som nå er under velferdskomiteens arbeidsområde. Hyttekomiteen er oppløst, med virkning fra 1. januar i år.

Det forelå et forslag fra den avtropende hyttekomite om å forhøye leieprisen med kr. 10,- pr. døgn.

Dette ble vedtatt i FM, etter behandling i velferdskomiteen. De nye prisene er med virkning fra 1. januar i år kr. 70,- pr. døgn i vinterferien og påsken, ellers er det kr. 50,-.

Velferdskomiteen har senere fått i oppdrag av FM å stå for årets pensjonisttur, som antakelig vil bli arrangert i første halvdel av juni måned.

Det er i det hele tatt tenkt at velferdskomiteen skal ta seg av de enkelte oppdrag i velferdssammenheng, slik at ikke hele fellesmøte (18 pers.) behøver å jobbe med detaljene, før avgjørelse kan tas.



# DE NYE BREMSELYSENE ØKER TRAFIKKSIKKERHETEN

– I Vegdirektoratet er vår vurdering av de nye bremselysene som er montert i bakvinduet, at disse er et positivt tilskudd til bilens lysutrustning. De nye lysene som nå har vært å finne på norske biler et års tid, tillater at bilførerne kan følge med i trafikken lenger fram under kjøring, og vi antar at dette kan bidra til at vi får færre kollisjoner ved påkjørsel bakfra, sier underdirektør Ingar Tenold i Vegdirektoratet. – Vi har vel alle som bilførere opplevd fortvilelsen når vi føler at tiden til å stoppe blir for kort, fordi en lengre fremme i køen, som vi ikke ser har bremsert opp, sier Tenold videre.

– *Har det vært reist innvendinger mot blendingseffekten på disse lysene?*

– Vi stiller selvfølgelig krav til hva slags lysstyrke disse lysene skal ha i forhold til den øvrige lysutrustningen bak en bil. Det er blant annet hevdet at man kan risikere å ikke legge merke til forankjørende bils retningsviser på grunn av det ekstra bremselyset som higger i. Men disse innvendingene har vært få. Vi vurderer synpunktene som kommer på dette lyset, både

utenlands og innenlands, og har inntrykk av at stemningen er overveiende positiv. I USA vurderes sågar et påbud om slike høyt monterte stoppsignallys alvorlig. Tatt i betraktning av at påkjørsel bakfra er en type trafikulykke som hyppig forekommer, kan dette lyset være et verdifullt bidrag til å få dette ulykkestallet ned.

– *Har bremselyset blitt drøftet i den internasjonale kjøretøytekniske samarbeidsfora?*

– Ja, man er naturligvis oppmerksom på lyset, og det er tatt opp til drøftelser. Foreløpig venter vi vel på bedre dokumentasjon på våre anelser om at dette har positiv effekt. På sikt er mitt håp at en bred internasjonal anerkjennelse av lyset vil føre til at slike lys blir standard på nye biler, og da montert i selve karosseriet slik at lysene ikke vil hindre utsikten gjennom vinduet. Vi har hatt bilmodeller tidligere som har hatt bremselysene montert så høyt, så det lar seg gjøre. Først da er vel et godt trafiksikkerhetsmessig hjelpemiddel fullt ut innarbeidet, sier Ingar Tenold.



# Stadig flere gang- og sykkelveger – 6,5 KM SAMMENHENGENDE GANG- OG SYKKELVEG MELLOM SEMSBYEN OG TØNSBERG

av Jan Haugerød

En stadig større del av anleggsbevilgningene våre blir avsatt til spesielle miljøtiltak. Dette gir også de synlige arbeider i marken inntrykk av. Lengden av egne veger for fotgjengere og syklister øker fra år til år. Langs riksveg 312 mellom travbanen og Semsbyen er det nå igangsatt arbeider som vil gi oss Vestfolds lengste sammenhengende gang- og sykkelveg i 1982.

Arbeidene med denne vegstrekningen ble startet opp i fjor høst og er beregnet ferdig før sommerferien. Da får vi sammenhengende gang- og sykkel-

veg fra Semsbyen til Kanalbrua langs rv. 312, Nedre Langgate og bryggeområdet. Dette er en strekning på 6,5 km. Prosjektet har da kostet oss ca. 2,5 mill. kroner.

Den strekningen som nå er under bygging er et vanskelig prosjekt. Det er dårlige grunnforhold og det ligger en pumpeledning i samme trasé som gang- og sykkelvegen. Dette har medført at det har vært nødvendig å bruke lette masser som fyllingsmateriale langs deler av Semslinja. I jernbaneundergangen ved Auli vil gang- og sykkelvegen midlertidig bli innsnevret. Manglende bevilgning har gjort at jern-

*Langs Semslinja er det brukt lette masser som fyllingsmaterialer p.g.a. dårlige grunnforhold og en pumpeledning.*





*Gjennom jernbaneundergangen ved Auli blir gang- og sykkelvegen midlertidig ledet gjennom eksisterende åpning, og kjørebanelen blir forskjøvet slik at det blir et innsnevret fortau på 1,5 m.*

*Det er etablert kollektivgate i den gamle Ramnesveien mellom E-18 og 312.*



baneundergangen ikke blir ombygd nå. Gang- og sykkelvegen blir nå midlertidig ledet gjennom eksisterende åpning, og kjørebanelen blir forskjøvet slik at det blir et innsnevret fortau på 1,5 m gjennom undergangen. Jernbaneundergangen vil bli ombygd i løpet av 5-7 år.

I forbindelse med anlegget er også krysset med E-18 bygd om og det er etablert kollektivgate i den gamle Ramnesvegen mellom rv. 312 og E-18. Dette er gjort på grunn av behovet for omstigningsplass for kollektivtrafikken og ulykkesbelastningen i det 4-armede krysset ved Sem kretsfengsel.

Denne vegstrekningen får ikke lenge æren av å være fylkets lengste sammenhengende gang- og sykkelveg. Det er nå igang arbeider med planlegging av videre utbygging av gangvegnettet langs rv. 310 Hortensvegen. I løpet av 1983 vil vi sannsynligvis ha en sammenhengende gang- og sykkelveg på hele 17,5 km mellom Horten og Tønsberg.

# AKTUELL INFORMASJON

## NYVALGTE REPRESENTANTER OG VERNEOMBUD SOM IKKE STÅR OPPFØRT I 7. SANS FOR 1982

Vi har nå gått inn i en ny valgperiode for verneombud, representanter og varerepresentanter for AMU 1982-83.

Valgene ble foretatt etter at revisjonen i 7. sansen måtte være innlevert. Derfor stemmer ikke alle navnene som står oppført under råd og utvalg pkt. 3 Arbeidsmiljøutvalg/verneombud.

*Forandring i AMU sammensetning:*  
Oppsynsmannsassistent Odd Eriksen trer inn i stedet for oppsynsmann Eivind Holtan.

*Forandringer i valg av verneombud Vedlikeholdet:*  
Vedlikeholdsområde 1. Ingen forandring.

Vedlikeholdsområde 2. Nyvalg på alle. Thorbjørn Olsrød, Thor H. Gran og Ivar Foss.

Vedlikeholdsområde 3. Ragnar Bergan går ut og det er ikke valgt noen i hans sted.

### *Anlegget:*

*Oppsynsmann*  
Odd Arntzen

Georg Johnsen  
Gunnar Stien  
Eivind Holtan  
Roy Eskhoff  
Frank Heimdal

*Ås veksentral*

*Verneombud*  
Odd Andersen –  
Olav Wierød

Otta Jahren går ut  
Georg Uhlmann  
Ole Skjelland  
Bjørn Lindseth  
Knut Bøyum

Sverre Sjøe

*Laboratoriet* Arne Holhjerm

*Vegkontoret* Gunnar Hasle

*Biltils., Tønsberg* Rolf Mathisen

Ta og rett din 7. sans så den er ajourført, og se etter at navnet på verneombudet stemmer overens med telefonlisten for ulykkesberedskapen i vegvesenet.

## NYE RUTINER FOR EKSTERNE KURS

Det ble foreslått av opplæringsutvalget på møte nr. 1/82 at en skulle legge om rutinen når det gjelder behandlingen av søknader til eksterne kurs, noe og så fellesmøtet sluttet seg til. Bevilgningen til eksterne kurs er satt til kr. 20.000,-, og disse midlene er fordelt på avdelingene, i hovedsak etter antall medarbeidere. Reise/opphold skal imidlertid føres over avdelingens reisebudsjett, slik at de 20.000,- bare skal brukes til kursavgift.

Rutinen blir nå at søknader til eksterne kurs skal leveres personalseksjonen for registrering. Søknaden går så til avdelingsleder for avgjørelse, og avdelingsleder gir personalseksjonen beskjed om utfallet.

Grunnen til denne forandringen i rutinen, er at avdelingen selv best kan prioritere innen søkerne, da de selv har størst kjennskap til behovet for opplæringen.

Tidligere rutiner for avgjørelse av ekstern kursdeltagelse kunne gi noe tilfeldige resultater, da det var svært vanskelig å prioritere når man ikke vis-

ste hvilke søknader som kom inn senere på året. Årskataloger for eksterne kurs kommer stort sett noe sent. Noe som også vanskeliggjorde avgjørelsen var at nesten ingen av avd.lederne prioriterte søknadene.

Det har lenge vært tanken at en før årets begynnelse kunne få en oversikt over behovet for ekstern opplæring, i tillegg til behov for lokal/regional opplæring som vi har innhentet opplysninger om de senere årene.

Dette har bare ikke fungert. Søknadene til eksterne kurs kommer først når kurset blir annonsert. Dette vanskeliggjør oversikten.

Vårt store håp er at vi en dag skal komme så langt at vi har en plan for opplæring av hver enkelt stillingsgruppe. Så må vi vite differansen mellom tidligere utdanning/kompetanse og ønsket kompetansenivå for alle stillinger. Vi vil da lettere kunne styre opplæringen i riktig retning.

Midlene til opplæring er imidlertid så små at behovet langt overskrider mulighetene for gjennomføring av tiltak. De tilsatte bør derfor ikke stille sine forventninger til antall opplæringsarrangementer for høyt.

## BRUK AV KURSKOMPENDIER

Alle er nå sikkert kjent med at sparekniven har vært i bruk på bevilgningene, så også for opplæringsmidlene. Vi har betydelig mindre budsjett i år sammenlignet med 1981.

En måte å tilegne seg kunnskaper på uten å delta på dyre eksterne kurs, er å kjøpe kurskompendier fra kurs som behandler de felter en trenger opplæring på. Dette vil ikke bli en fullgod erstatning for deltakelse på kur-

set, men i disse trange tider må man se på andre muligheter.

Kurskompendier (manus/dokumenter fra kurset) er rimelige, de fås kjøpt fra ca. kr. 100,- til 300,-, i få tilfeller også noe mer.

Hvis noen er interessert i dette, så ta kontakt med Anne Hov, vegkontoret. Muligheter av å få kjøpt kompendiet fra det kurset/faget du er interessert i, vil da bli undersøkt.

## TRAFIKKSIKKERHETSRADET PÅ VESTFOLDBESØK

*Forts. fra side 13*

oppfordre Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet om en sterkere oppfølging av denne saken gjennom informasjon til besluttsende organer i lokalmiljøet.

Fartsgrensespørsmålet forøvrig ble også diskutert, og det ble konkludert med at rådet mener at det fartsgrensesystemet vi nå har er for komplisert ved at fartsgrensene skifter ofte med intervall på 10 km/t.

Av andre ting som trafikksikkerhetsrådet behandlet var spørsmålet om eldres trygghet i trafikken og spørsmål om mopedfødrerbevis. Rådet mener at det bør foreslås innføring av mopedfødrerbevis for alle som vil føre moped.

Samferdselsminister Inger Koppernæs var også til stede på møtet. Hun tok i sitt foredrag for seg spørsmålet om automatisk trafikkovervåkning samt utvidet bruk av Alco-test.



# HVOR ER DETTE?



Vi forsøker igjen. Bildet denne gang er fra? Ja, det blir det din sak å finne ut. Hvis du er heldig, vinner du en eske konfekt, men da må du sende inn svaret innen 31. mai til vegkontoret v/Jan Haugerød og merke konvolutten med «Hvor er dette?»

Deltagelsen denne gang var stor. Hele 14 besvarelser, men det skyldes kanskje at svaret var ganske lett, E-18 gjennom Holmestrand. Også denne gang var det mange utenfor etaten som svarte (6 stykker), og for første gang gikk konfektesken til en utenfor vegvesenet. Vinneren ble Thorbjørn Skolem, Hof kommune. Vi gra-

tulerer, konfekten er oversendt.

Denne gangen fikk vi også en virkelig langvegsfarende besvarelse, og den kom fra Tanzania. Vår anleggsingeniør Eivald Skau er for tiden utlånt til NORAD i forbindelse med vegbygging der nede. Han og kona Barbro hadde også kommet fram til riktig løsning. Det ble riktignok ikke noen gevinst på dem, men de hadde i alle fall løst transportproblemet for gevinsten. Den var tiltenkt de som sender Vestfolder'n til dem.

Vi får bare ønske Eivald og Barbro bedre lykke neste gang!



# REFLEKTERENDE KJENNEMERKER BLE INNFOØRT 1. APRIL



Vegdirektoratet har bestemt at kjøretøyer som blir registrert etter 1. april i år, skal ha reflekterende kjennemerker. Hensikten med de nye skiltene er at kjøretøyene skal bli lettere å oppdage i mørket.

Bortsett fra den lysreflekterende overflaten, vil de nye kjennemerkene i størrelse og form være lik de vi kjenner fra i dag. Tykkelsen på skiltene vil bli redusert til 1,6 mm, men er tross det blitt stivere på grunn av at det benyttes ny legering.

Produksjon og distribusjon av de nye skiltene vil foregå på samme måte som tidligere. Prismessig vil de bli litt dyrere enn de gamle, i det et sett vil koste ca. 20 kroner mer.

## Sykle til jobben?

*Hvorfor ikke?*

Sykling  
kan bli  
en  
hjertesak!



# FOTOKONKURRANSE?

av Per Härter



I Vestfolder'n nr. 5, 1981 inviterte vi til fotokonkurranse. Mildt sagt falt dette initiativ lite heldig ut. Hvorfor? Ja, svar den som kan. Kanskje fristen var for kort eller tiden på året feilvalgt? Årsaken får være det den vil, men vi vil gjerne ha noen reaksjoner på tanken om å få til en fotokonkurranse der intensjonen er å skape litt blest om fotografering og å få med endel mykere stoff i avisen. Nå er det slik at vi i redaksjonen ikke mister motet om vi ikke får til alt vi prøver oss på, men før vi utlyser en tevling er det sterkt ønskelig å få noen reaksjoner på konkurranse eller ikke.

Vi vet at det fotograferes mye blandt våre kolleger og tror at dette med fotokonkurranse kan virke som en hyggelig inspirasjon for alle.

Vi skylder å takke Peder Jacobsen, en av våre pensjonister, Tom Skarre,



planavd. og Kjell Harangen, Lardal kommune for innsendte bilder til en konkurranse det dessverre ikke kunne bli noe av fordi de tre sendte inn bilder til hver sin gruppe. Som takk for innsatsen sender vi et lodd i Pengelotteriet til hver.

Til slutt la oss få reaksjoner på tanken om fotokonkurranse med innsendelsesfrist en gang til høsten.

***For å få en levende avis,  
la oss høre fra dere!***



# ENDRINGER I KJØRETØY-FORSKRIFTENE

av Erik Krane

Vegdirektoratet har vedtatt endringer i kjøretøyforskriftene. På en rekke punkter er det rent redaksjonelle endringer (f.eks. uttrykket «Bilsakkyndige» endres til «Biltilsynet»). Av endringer som kan bety noe for den enkelte, vil vi nevne følgende:

- Kjørelys. Krav til type og montering av spesielt godkjente lykter. (Se nærmere på side 30.)
- Driftsbremseanlegg på tilhenger med største totalvekt over 300 kg. (Tidligere 750 kg.)  
Det settes krav til bremseanlegg på alle tilhengere som registreres etter 1. oktober 1982.  
Bremseanlegget skal være av gjennomgående type dvs. at føreren skal kunne regulere hele vogn-togets avbremsing (bil og henger) fra førerplassen med en betjeningsbevegelse.
- Kjennermerker med sorte tegn på hvit reflekterende bunn. (Se side 23.)
- Ved kjøring med prøvekjennermerker skal kjøretøyet være i **forsvarlig** stand. (Tidligere i **forskriftsmessig** stand.)

Som et vesentlig punkt i de nye endringene vil en finne at Vegsjefen kan gjøre unntak i enkelttilfeller fra kjøretøyforskriftenes kap. II og utfyllende bestemmelser til kap. II – Krav til Kjøretøyer. Dette er ganske oppsiktsvekkende og kan i sin ytterste konsekvens

bety at vi kan få ulik avgjørelse av identiske saker rundt om i landet. Årsaken til at dette er gjort er at en vil delegere en større del av enkeltvedtakene etter kjøretøyforskriftene til biltilsynet som faginnstans.

Likeledes er det vedtatt at de diesel-drevne kjøretøyer som har fartsskriverer som kilometertelleapparat, ikke lenger er pålagt å ha diagramskriver montert dersom kjøretøyet ikke er underlagt bestemmelser om kjøre- og hviletid.

Som et siste punkt kan nevnes at uttrykket «sikkerhetsbelte» er endret til bilbelte.

Vi vil også få legge til at ytterligere endringer i omhandlede forskrifter er på trappene, så det gjelder å følge med i de orienteringer som vil komme etterhvert.



**Bruk  
bil-  
beltet**

# UP SAMLER!

Etter trafikken på Ås å domme, må UP's radar kunne sammenliknes med det gamle fluepapiret. Bildet viser situasjonen på Vegsentralen en vintersdag etter at UP hadde satt opp sin radar i Jarlsberg-krysset.



## TRESKJÆRING

Forts. fra side 10

Nei, det er hobbyen som er viktig. Dette å arbeide med tre er en fin og avslappende hobby. Om det er røtter eller bjerkekåter som renses og brukes som de er, eller tradisjonell treskjæring gjør liten forskjell.

– Har du noe tall på hvor mange arbeider det har blitt med årene?

– Nei, jeg pleier å signere dem, men jeg har aldri holdt noen optelling. Det har med årene blitt mange ting, og etterhvert er det faktisk blitt endel som er havnet rundt om i landet. Ja, ett er til og med havnet i Tyskland. Noen ganger får jeg også spørsmål om å lage spesielle saker som på den måten spres rundt om.

Vi sier takk for titten og ønsker lykke til med videre arbeider.

Er det andre som har forslag til hobbyer, som vi kan se nærmere på og presentere i avisa vår, så ta kontakt med Per Härter på Vegsentralen.



# FORSLAGSORDNINGEN EKSISTERER FORTSATT

Forslagsordningen i vegvesenet ble tidligere administrert av samarbeidsutvalget. Etter at samarbeidsutvalgsvirksomheten ble avvirket er det ikke fattet noen endelig beslutning om hvordan forslagsordningen skal fungere.

Inntil spørsmålet om forslagsordningens framtidige mønster blir avklart sentralt, har fellesmøtet vedtatt å opprettholde den tidligere forslagskomite som ble oppnevnt innen samarbeidsutvalget. Komiteen har behandlet de saker som har kommet inn og gitt sin anbefaling om premiering eller avslag. Sakene har deretter blitt behandlet i fellesmøtet.

Fellesmøtet har, på lik linje med det samarbeidsutvalget hadde, anledning til å premiere inntil kr. 1.500,-. Derksom det er ønskelig å premiere med et høyere beløp, går saken inn til behandling i det sentrale bedømmelsesutvalg.

Bedømmelsesutvalget vurderer også de saker som er gitt en premie lo-

kalt som ligger under grensen for maksimalpremiering.

Når det er gjennomført forhandlinger etter hovedavtalen om en ny ordning vedrørende forslagsordningen, vil vi gi en nærmere orientering om dette i Vesfolder'n. Inntil dette skjer, vil innkomne forslag bli behandlet slik som nevnt foran.

Hvis du har et godt forslag vedrørende arbeidsforenkling, utstyr, rutiner og blanketter m.v., må du ikke vente med å sende inn forslaget ditt. Det kan du sende til:

«Vegsjefen i Vestfold,  
Forslagskomiteen  
v/Anne Hov».

Ut over de forslag som er blitt premiert er det i 1981 kommet inn ett forslag hvor avgjørelsen er utsatt til 2. halvår 1982 i påvente av en sentral behandling av samme tema.

Nærmere opplysninger om forslagene kan fåes ved henvendelse til Anne Hov, Vegkontoret.

I 1981 har det blitt premiert flere forslag ved vegkontoret. Her følger en oversikt over de premierte forslagene:

<i>Navn</i>	<i>Forslag</i>	<i>Premie</i>
Arild Birkeli	Forslag til ny datautskrift for vegprofilering	kr. 800,-
Carl Erik Dahl	Informasjonshefte om grunnboring	kr. 1.200,-
Lars Øygard	Forbudte øvingsområder for motorvogn	kr. 600,-
Yngvar Pedersen	Forslag til register for frisktsoner	kr. 400,-
Steinar Holstein	Samkopiering brukt ved fremstilling av planer	kr. 400,-

# NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

## 022 – HÅNDBØKER '81

Veiledning. 20 s.

I denne oversikten er det bare tatt med nummererte bøker i vegvesenets håndbokserie. Spørsmål om andre utgivelser fra Vegdirektoratet må rettes til de respektive avdelinger/kontorer.

Håndbøkene er i oversikten satt opp i stigende nummerorden – nummer og tittel uthevet. I tillegg finnes det et stikkordregister bak i heftet – slik at det blir enklere å finne fram i de aktuelle emner.

## 025-026 – PROSESSKODE – 1 og 2

Retningslinjer.

498 og 356 sider

Håndboka består av to deler:

*Prosesskode 1* – som inneholder hovedprosessene 0-7 og 9 med innholdsfortegnelse for Hovedprosess 8, og

*Prosesskode 2* – som inneholder Hovedprosess 8, bruer og kaier, med fullstendige tekster for denne delen.

Prosesskoden har samme oppbygging, men er betydelig utvidet. Inholdet er brakt i samsvar med de siste utgaver av vegnormalene og asfaltretningslinjene, og nye tekster er kommet til. Prosesskoden er nå mer tilpasset vedlikeholdsdriften i vegvesenet.

Av praktiske grunner er de to delene utgitt som to separate bøker med hvert sitt håndboknummer, 025 og 026. De to håndbøkene utgjør tilsammen en enhet, og skal brukes i sammenheng med hverandre.

## 061 – VEGSTATISTIKK '80

Vegdata 130 s.

Publikasjonen inneholder oversikter over: Vegnettet, Veg- og ferjetrafikk, registrerte kjøretøyer, kjøretøykontroller, førerkort, kjøretøyverksteder, utgifter, inntekter og sysselsetting.

Innholdet er blitt vesentlig endret sammenlignet med de tidligere utgivelser. Et stort antall tabeller over sysselsetting, lønninger, fravær m.v. og administrasjon og drift er tatt ut, mens andre avsnitt har fått flere tabeller.

All statistikk som Vegdirektoratet innhenter for vegnettet, kjøretøyer og vegtrafikk er ikke tatt med. Det er gjort et utvalg av det som det erfaringsmessig blir spurt mest om.

I avsnittene om vegnettet, registrerte kjøretøyer og veg- og ferjetrafikken er tabellene som tidligere gitt med norsk og engelsk tekst.

## 017 – VEGUTFORMING '81

Normaler. 300 s.

Normalene «Vegutforming» er utgitt med hjemmel i forskrifter til veglovens §13.

Forskriftene blir utgitt separat. I denne utgaven er det foretatt en del vesentlige endringer i følgende kapitler:

Vegklasser – Linjeføring (slyng) – Veglys og ventilasjon. I tillegg er det tatt inn nye kapitler om: Landskapsarkitektur – Støyskjerming. Normalene har nå fått en ny form tilpasset de øvrige normaler.

Denne utgaven erstatter «Geometrisk utforming» '78.

063 – VEGTRAFIKKTELLINGER  
'80

Vegdata 196 s.

Publikasjonen omfatter resultatene fra de maskinelle og manuelle vegtrafikk-tellinger i 1980.

Det ble holdt manuelle tellinger i 137 punkt på riksvegnettet. Flere av punktene lå i vegkryss slik at trafikken ble registrert på 346 vegarmer. I 1980 hadde vi 48 maskinelle tellepunkt.

Trafikktall fra bompengebrauer/-veger er også tatt med i denne publikasjonen.

Trafikktall fra ferjesamband på riks- og fylkesveger finnes i egen publikasjon «Ferjestatistikk 1980». (Vegdirektoratet 1981).

084 – STØYSKJERMER –  
Utforming

Veiledning. 34 s.

Denne publikasjonen omhandler stort sett plassering, utforming av støyskjermer og dimensjonering av fundament. Det vises også til håndbøkene

017 – Vegutforming, kap. 9

052 – Skjerming mot vegtrafikkstøy

064 – Nordisk beregningsmetode  
for vegtrafikkstøy

065 – Støyskjermer – lydtekniske  
forhold

083 – PERSONALSTATISTIKK '80  
Vegdata. 116 s.

Håndboka inneholder foruten en hovedoversikt over den totale sysselsettingen i vegvesenet 1976-1980, egne kapitler for sysselsettingen i administrasjon og oppsyn og sysselsettingen i vegarbeidsdriften. I disse kapitler gis stillings- og aldersfordeling av arbeidstakerne i de enkelte fylker. Lønn, yrkesskade og fravær i vegarbeidsdrif-

ten er omtalt i separate kapitler. De fleste oppgaver i denne håndbok er tidligere utgitt dels i håndboka «Driftsregnskap og Driftsstatistikk» og dels i meldinger til vegkontorene.

085 – TEKNISK KVALITETSKONTROLL

Veiledning. 92 s.

Den tekniske kvalitetskontrollen skal gi oss visshet for at den planlagte kvalitet blir oppnådd.

Opplysninger om hvordan arbeidet er utført, gir grunnlag for justering av retningslinjer og krav mot den mest økonomiske utførelse.

Håndboka gir en oversikt over kvalitetskrav og praktisk kontrollarbeid.

092 – EDB-PROGRAM

Linje og utsettingsberegning

Veiledning. 86 sider

Denne brukerbeskrivelse vil erstatte de fire heftene for linjeberegning, utsetting og skjæring mellom elementer som ble utgitt av Byggedata A/S i mars 1966.

Det er her gitt en detaljert beskrivelse av hvordan inngangsdata skal gis, mens resultatene bare er kort presentert, da en detaljert beskrivelse er gitt i eget hefte, håndbok 067.

Programmet er også omtalt i håndbok 006 – Vegstikking, hvor det er den praktiske bruk av resultatene som er hovedsaken.

*Nærmere opplysninger om håndbøkene kan fåes ved henvendelse til Wenche Linnom på vegkontoret.*

# NÅ ER DET TILLATT Å BRUKE KJØRELYS

Vegdirektoratet har fastsatt at det med virkning fra 1. januar 1982 er tillatt å benytte kjørellys til bruk om dagen når det etter § 19 i trafikkgreglene ikke er bestemt at annet lys skal benyttes. Kjørellys kan være nærllys, fjernlys med redusert styrke eller særskilt godkjente lykter. Nærllys vil være som det er fra før, fjernlys med redusert styrke vil kun bli godkjent ved typegodkjenning av nye kjøretøyer, mens særskilt godkjente lykter kan monteres etter følgende retningslinjer:

Særskilt godkjente lykter skal ha Vegdirektoratets godkjenningssnr. innpreget i lykteglasset. Foreløpig er følgende lykter godkjent:

Hella	– godkjenn.nr. VD-200
Svema	– godkjenn.nr. VD-201
Talmu	– godkjenn.nr. VD-202
Autoroche	– godkjenn.nr. VD-203

Lyktene skal være plassert foran på kjøretøyet slik at avstanden mellom lyktenes lysende flater er minst 60 cm.

Lyktene skal være plassert slik at avstanden fra den lysende flaten i kjørellyset til den lysende flaten i retningssignallyset er minst 10 cm.

Lyktene skal være koplet slik at de automatisk er tent når motoren er i gang. Tenning av kjørellyset kan også skje ved at bilen settes i bevegelse. Parkeringslys, baklys, lys for kjennemerke, nærllys og fjernlys får ikke lyse sammen med særskilt godkjente lykter for kjørellys. Særskilt godkjent kjørellys skal være koplet slik at det automatisk slukker når lysbryter slås på. Ved bruk av lysbryter må bilens øvrige lys kunne betjenes som vanlig.

For andre kjøretøykategorier gjelder det som er anført foran unntatt for motor-

sykkel med bredde mindre enn 1 m. Slik motorsykkel får ha kun ett kjørellys. Dette skal være plassert slik at avstanden fra den lysende flates ytterkant til motorsykelens ytterste kan er like stor til begge sider. Bestemmelsene vil bli innarbeidet i «Bestemmelser om kjøretøy».

## LANDSOMFATTENDE UNDERSØKELSE OM LYSBRUK, AVGASS OG DEKKUTRUSTNING

Vegdirektoratet har sammen med biltilsynet gjennomført en måling av dekk, lysbruk om dagen og CO-utslipp.

Undersøkelsen bygger på resultatene av 4431 kontrollerte person- og varebiler fordelt på 85 kontroller. Seks prosent av de kontrollerte kjøretøyene hadde dekk med mindre enn 1 mm mønsterdybde, som er det minste som er tillatt. 26 prosent hadde en mønsterdybde mindre enn 3 millimeter. Resultatene står i kontrast til en tilsvarende undersøkelse som ble foretatt med vinterdekk hvor bare to prosent hadde en mønsterdybde mindre enn 3 millimeter.

Avgassmålinger viste at 31 prosent av bilene hadde et for høyt CO-utslipp. Undersøkelsen viste at det ikke er nevneverdig forskjell på CO-utslippet fra nyere og eldre biler.

Bruk av bilens hovedlys under kjøring i dagslys er en frivillig sak. Undersøkelsen viste at omkring 35 prosent brukte hovedlysene om dagen.

## TRAFIKKMENGDEN HAR STABILISERT SEG

Trafikktallene for 1981 understreker det som Vegdirektoratet tidligere har registrert, at vi er inne i en periode der trafikkmengden på vegene her i landet har stabilisert seg. Grovt sett kan vi si at trafikken de tre siste årene har holdt seg uendret.

Trafikktellingene i 1981 viser at bilkjøring i helgene har gått ned med gjennomsnittlig 0,4 prosent. Størst nedgang var det i månedene mars og juni. Årsaken til denne nedgangen kan være at bilistene på grunn av økte bilkostnader nå vurderer fritidskjøringen litt nøyere.

Trafikkmengden på virkedagene viser en svak økning, og størst var den i månedene april og november. Gjennomsnittlig for hele året er økningen på under 1 prosent.



## Personalnytt

### 50 ÅR

Inger Walaas, 21. mai  
Odd Olafsen, 2. juni  
Anton Asbjørnrød, 23. juni

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

### VI ØNSKER VELKOMMEN

Vigdis Tilley Knudsen, plan.avd.  
Grete Andreassen, Biltils.  
Tønsberg

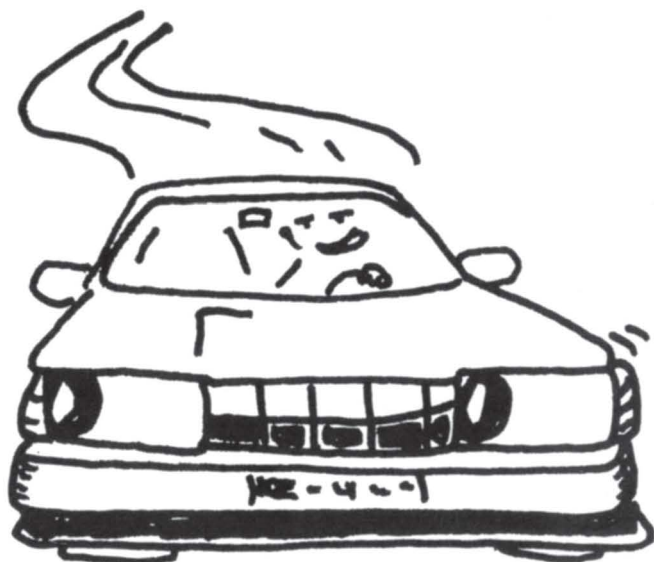
### VI TAKKER FOR GODT SAMARBEID

Hege Aas, Biltils. Tønsberg

### PENSJONISTER

Eivind Lie  
Johan Sandmoe

**Stoff til neste nummer av  
VESTFOLDER'N  
må sendes redaksjonen innen  
20. mai 1982**



*Heller kjøre i 40 og bli 80  
enn å kjøre i 80 og bli 40.*



*» S. H. Andersen*