

---

# VEST- FOLDER'N

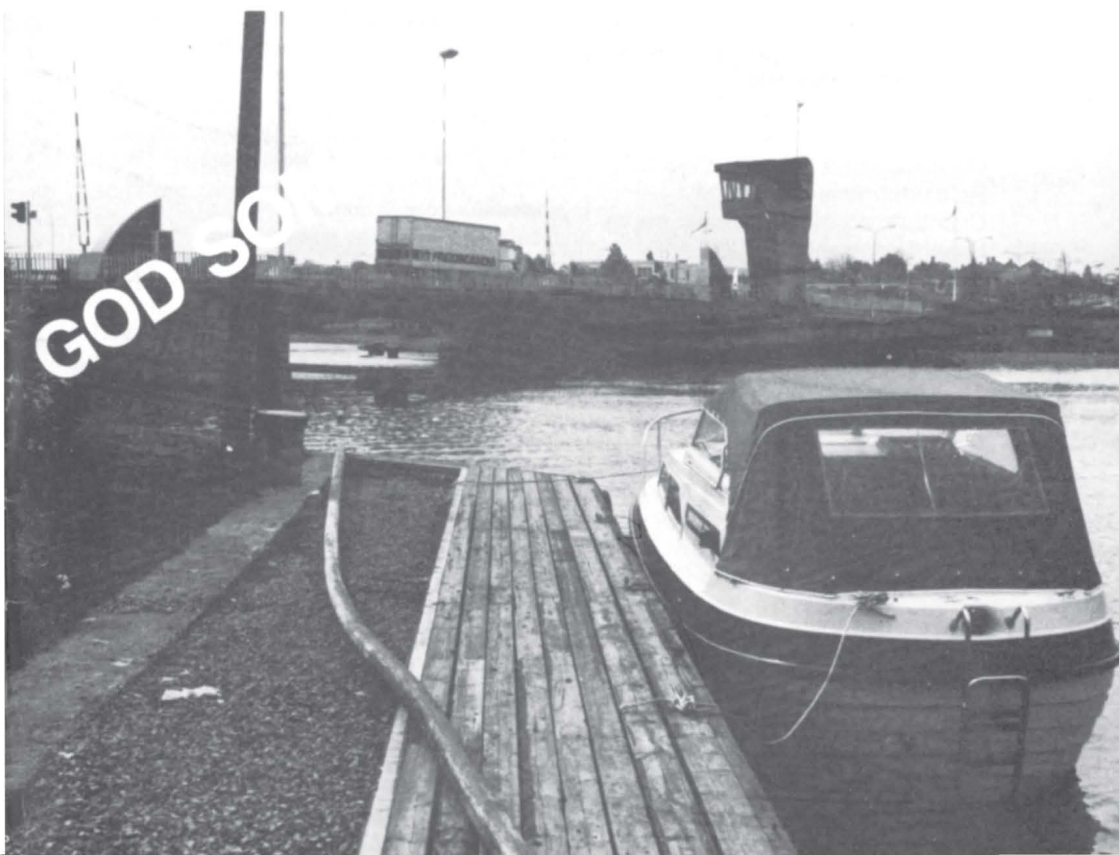
---

Nr. 3

1982

---

GOD SØ





# VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 3 – JUNI

8. ÅRGANG

**Redaktører:**

Jan Haugerød  
Per Härter  
Tore Kavli

**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:**

*Sommer ved Kanalbruen  
i Tønsberg.*

**INNHold:**

Bilkøring og alkohol . . . . .	3
Plansjef Tore Foss på plass . . . . .	4
Lyskrysset i Holmestrand i skuddet . . . . .	6
Fra Vegvesenet til LA5LG's Hjelpesfond . . . . .	8
VEGA – Nå også i Holmenkoll- stafetten . . . . .	11
Maskinanskaffelser 1982 . . . . .	12
Faste råd og utvalg . . . . .	14
Andreas Otto Setsaa: Driftssjef i ett og et halvt år . . . . .	16
Vernelederens spalte . . . . .	18
Et tilbakeblikk i gamle arkiver: Angående anskaffelse av pukkemaskin . . . . .	20
Sesongrapport fra VEGA . . . . .	22
Hvor er dette? . . . . .	23
Informasjonsmøte i Vegdirektoratet: Automatisk radio-telefon overdrag . . . . .	24
Gammeldans-kurs i VEGA-regi . . . . .	26
Ordet fritt: Fornuftig fartsgrenseskilting? . . . . .	27
Forslagsordningen . . . . .	29
Personalnytt . . . . .	31

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

# BILKJØRING OG ALKOHOL

Sol, sommer, ferie og grillkos er stikkord for den nærmeste tiden framover. For mange er også en forfriskning iblandet en viss mengde alkoholholdig væske noe som følger med i selskapslivet.

Grensen for alkohol og bilkjøring hos oss her i Norge er 0,5. Dette tilsier et så lite alkoholforbruk at stikkordet for den som skal bruke bilen i et festlig lag må bli «Nei takk, jeg kjører bil».

De aller fleste av oss er klar over at kjøprestasjonene blir dårligere med promille, men ikke alle er klar over hvor mye dårligere de blir. Undersøkelser som er foretatt de siste årene viser at risikoen for å komme ut for en ulykke i trafikken er fra 50 til mer enn 1.000 ganger høyere for en trafikant som har drukket enn for en som er edru.

Det du kanskje ikke vet er at undersøkelser som Statens väg- och trafikinstitut (VTI) og Statens trafiksäkerhetsverk i Sverige gjorde i 1981 viser at:

- *Kjøprestasjonene er dårligere selv etter 8 timers søvn.*
- *Selv 3 timer etter at en har våknet, er kjøprestasjonene dårligere hvis en har drukket dagen før.*
- *Prestasjonene er 20 % dårligere «dagen derpå».*
- *Prestasjonene bak rattet har intet å gjøre med hvordan en selv føler seg.*



- *De fleste personene i det svenske forsøket følte seg «ganske» bra dagen etter alkoholinntaket og regnet ikke med lavpromillen.*
- *Forsøkspersonene over- og undervurderte seg selv kraftig når det gjaldt å vurdere egen blodalkoholkonsentrasjon.*

Dette er forhold vi alle bør tenke på når vi setter oss bak rattet og begir oss ut i trafikken.

Undersøkelser som vi har foretatt for noen år siden viser at det i 11,2 % av trafikkulykkene var alkohol med i spillet. Andre fylker har også foretatt undersøkelser av ulykker og alkohol. I trøndelagsfylkene viser det seg at 55% av de bilførerene som ble drept i trafikkulykker om natten var påvirket av alkohol.

I tillegg til dette må vi regne med at det er noen «dagen derpå» ulykker som ikke kommer fram i statistikken. Antallet ulykker som har en direkte eller indirekte sammenheng med alkoholforbruk må derfor antas å ligge høyere enn det statistikkene viser.

Konklusjonen er klar, alkohol og bilkjøring må ikke kombineres. Vi må også la bilen stå dagen etter festen. Med disse formanende ord ønsker Vestfoldern alle lesere en riktig god og trafiksikker sommer.

Jan Haugerød

# PLANSJEF TORE FOSS PÅ PLASS

*Intervju: Jan Haugerød*



Vår nye plansjef, Tore Foss, har nå vært hos oss i ca. et halvt år. Som leder av planavdelingen innehar han en viktig og utsatt stilling i vegvesenet. I sitt daglige arbeid vil han være blant de første som kommer i kontakt med våre omgivelser. Når det legges fram nye vegplaner, er det planavdelingen som først møter de forskjellige synspunkter kommunene har, andre faglige eller politiske særinteresser eller rett og slett privatpersoners syn på de framlagte planer.

*– Hva var det som fikk deg til å søke på plansjefstillingen hos oss?*

Jeg har tidligere arbeidet ved vegkontoret i Buskerud, men etter 9 år som leder for Kontoret for Plangodkjenning i Vegdirektoratet hadde jeg igjen lyst til å arbeide ute i et fylke. Etter en del år i samme jobb, er det lett å gro fast. For mitt vedkommende syns jeg at tiden nå var inne til å bytte arbeid, og jeg ønsket da å komme ut i et fylke hvor man har en mer direkte kontakt med problemene enn det vi hadde i Vegdirektoratet.

Vestfold er et interessant fylke faglig sett, og jeg kjenner en del av problemene fra arbeidet mitt i Vegdirektoratet. Videre syns jeg at Vestfold som fylke er attraktivt, så det var både faglige og personlige årsaker som lå bak søknaden på plansjefstillingen.

*– Hvordan er Vestfold som fylke sett fra en vegplanleggers side?*

Geografisk er Vestfold et lite fylke, men størrelsen på vegproblemene kan på ingen måte måles ut fra dette. Vestfold er et fylke med verdifulle jordarealer og relativt tett befolket, og det er derfor vanskelig å finne fram til vegløsninger som de fleste kan akseptere. Jeg vil si at Vestfold er et stort fylke problemmessig.

Foss forteller videre at det er nesten umulig å få kjørt i gjennom en plansak på kort tid i Vestfold. Rent generelt er plansituasjonen i fylket vanskelig. Flere saker har låst seg fast på grunn av mange kryssende interesser. Ofte kan planprosessen ta fra 2 til 8 år før man er kommet så langt at det kan foretas grunnverv. Foss ser imidlertid forholdsvis optimistisk på plansituasjonen for 1984.



– *Hvordan vil du forklare det?*

Vi har nå under utarbeidelse reserveprosjekter. Disse vil vi bruke hvis noen av de ordinære planene låser seg fast. Reserveprosjektene er spesielt utplukkede anlegg som vi regner med kan gjennomføres på kort varsel uten at for mange kryssende interesser skal gjøre seg gjeldende. Eksempel på slike reserveprosjekter er ombygging av E-18 ved Vassbotn og jernbanekryssninger ved Kjelle og Auli. Dette er prosjekter som er plukket ut spesielt med tanke på utførelse uten for store vanskeligheter planmessig sett.

– *E-18 gjennom midtfylket er et av våre store problemer. Hva er plansjefens personlige syn på hvilken løsning som bør velges?*

Dette er en svært vanskelig sak. Her har det vært foretatt en grundig planlegging og mange alternativer har vært diskutert. Spørsmålet om valg av korridor er nok helt åpent, og jeg vil ikke gi meg ut på noen gjetting. Fra vegkontorets side har vi anbefalt midtre korridor, og vi håper at Stortinget vil følge vår anbefaling.

Jeg håper også at avgjørelsen blir tatt ganske snart, for vi har ennå et stort planleggingarbeide foran oss før det hele er klart i detalj.

– *Vi må tilbake til mer lokale forhold. Du har nå vært her en stund og blitt kjent med kolleger. Fungerer planavdelingen slik du hadde tenkt deg på forhånd?*

Førsteintrykket mitt av avdelingen er positiv. Jeg har dyktige medarbeidere og det er en fin omgangstone innen avdelingen.

For tiden ser vi på spørsmålet om visse organisasjonsendringer innen avdelingen. Hvis vi kan finne fram til arbeidsformer som gjør arbeidet både mer variabelt og interessant for den enkelte, vil dette stimulere miljøet og øke effektiv-

teten ytterligere. Tiden vil vise om vi lykkes med dette.

Av andre ting den nye plansjefen legger stor vekt på, er å bli bedre kjent utenfor etaten. Først og fremst gjelder dette kommunene og våre samarbeidspartnere der. Dette er av stor betydning for et godt samarbeid i tiden framover.

Plansjef Tore Foss har mange og krevende arbeidsoppgaver foran seg, og Vestfoldern vil ønske ham lykke til i jobben.

## OPPLÆRINGS- TILBUD TIL OPPSYNET

Vegdirektoratet har under utarbeidelse et ganske omfattende opplæringsprosjekt beregnet på oppsynet. Opplæringen vil strekke seg over 8 enkelt-uker og har følgende hovedemner:

- Styringsformer
- Teknikk:  
Tekniske planer/utsetting  
Kvalitetskontroll/kontroll av kunstbygg  
Maskinteknikk/vinterdrift
- Forvaltning/administrasjon
- Personalforhold
- Arbeidsledelse

Vegdirektoratet vil utarbeide kurspakker til de enkelte emnene. Den siste kurspakken ventes ferdige høsten 1983.

Det vil bli lagt opp til å gjennomføre kurset ved internat, og Telemark og Buskerud antas å bli våre samarbeidspartnere ved gjennomføringen.

Opplæringen ventes å starte opp vinteren 1982/83, og først kurs kan slutføres tidligst vinteren 1983/84.

# LYSKRYSSET I HOLMESTRAND I SKUDDET

av Finn E. Berg



*Mer eller mindre nedkjørte og ødelagte lysstolper var det som møtte vegvesenets folk da de ankom lyskrysset på morgenen 14. april.*

Lyskryss som er ute av drift forekommer, men at det blir opplyst i NRK's nyhetssending om morgenen hører med til sjeldenhetene. Om morgenen 14. april 1982 kunne man imidlertid høre at bl.a. trafikklýset på E-18 i Holmestrand var ødelagt av en person med traktor.

Ved min ankomst til Holmestrand kl. 09.00 (da hadde Sommervik allerede vært der) var det bare å starte opptelling

av defekte deler for bestilling. Vedlikeholdsdistrikt nr. 1 stilte opp med to små lastebiler og tilhørende mannskap og oppryddingen kunne starte.

Klokken 10.00 hadde vi oversikt over hva som trengtes av nytt materiell:

- 4 vanlige lyshoder
- 4 fotgjengerlyshoder
- 4 stolper
- 1 fundament

pluss noe koblingsmateriell.

Klokken 12.00 ankom firma Trafikksikring A/S fra Oslo (leverandøren av anlegget i 1978) med det nødvendige materiell og elektriker til å utføre koblingsarbeidet.

Vi fikk forøvrig også tilbud om en hjelpende hånd fra ingeniørvesenet i Holmestrand, men det viste seg at arbeidet gikk godt med det mannskap vi hadde.

Utover dagen og kvelden hadde vi inntrykk av at «hele» befolkningen i Holmestrand hadde vært en tur bortom krysset for å se situasjonen an. Minst

halvparten av disse hadde en kommentar eller et spørsmål til oss så her var det god kontakt mellom vegvesenet og publikum . . .

Etter god innsats fra vedlikeholdsgutta og elektrikerer fra Oslo kunne signalanlegget slås på ca. kl. 19.00 den samme kveld. Til alt hell viste det seg at kablene under bakken var uskadet. Dette ville i motsatt fall ha medført store ekstra-arbeider og -kostnader.

Hele operasjonen kommer vel på i størrelsesorden 30.000,- kroner som dekkes av Norges Brannkasse.

*Bjørn Nyork fra Trafikksikring (til venstre) og Finn Berg hadde en stri jobb for å få utbedret skaden raskt. (Foto: Dag Inge Danielsen, Tønsbergs Blad)*



# Fra Vegvesenet til LA5LG's Hjelpesfond

av Per Härter

Siden begynnelsen av 1981 har man i Vegdirektoratet arbeidet med alle formaliteter vedrørende overdragelse av etatens utrangerte radioutstyr til Norsk Radio Relæ Liga's LA5LG's Hjelpesfond. Vegvesenet har ikke selv adgang til å selge slikt utstyr på det åpne marked, men gir gjerne bort til et godt formål. I september/oktober 1981 var alle formaliteter ordnet. Det vil si at Teledirektoratet hadde gitt sin godkjenning under forutsetning av at materiellet ikke ble lagt ut til salg til alle og en hver, men overdras Hjelpesfondet som gave. Hjelpesfondet for sin del har forpliktet seg til å samle inn utstyret sentralt. Det skal og-

så utarbeides nøyaktige modifikasjons- og trimningsanvisninger slik at utstyret kan opereres i 2-meterbåndet, med andre ord i meterbåndet for lisensierte radioamatører.

Vi var tilstede i Vegdirektoratet da en del av det samlede utstyret ble hentet av teknisk leder i Hjelpesfondet, Steinar Helbø og spurte han hvordan denne overdragelsen kom i stand. Selve idéen kommer vel fra folk i Vegdirektoratet, så det er kanskje retttere å spørre Kristiansen, sier han og mener førstekonsulent Paul Kristiansen ved Innkjøpskontoret. Javel, han skal vi ta en prat med senere, men Hjelpesfondet hva er det, og



«Værsågod». Teknisk leder Steinar Helbø fra LA5LG's Hjelpesfond mottar radioer fra Vestfold av Per Härter.





Steinar Helbø, LA5LG's Hjelpesfond og Andriesen, Vegdirektoratet med en vognløst gamle radioer.

hva skal dere med alle radioene dere får? For å svare på det siste først, så skal vi nå samle alt det materielle vi får for deretter å gå grundig over det. Det som kommer inn er i ganske variabel stand. Vi skal kontrollere og eventuelt overhale utstyret før det bys fram for salg.

LA5LG's Hjelpefond er en organisasjon grunnlagt av Norsk Radio Relæ Liga og fondets oppgave er å gi økonomisk og fysisk hjelp til radiointeresserte funksjonshemmede mennesker. Amatørradio gir de funksjonshemmede mulighet for hjelp, oppmuntring og engasjement, samt mulighet til å utvide sin kontaktflate.

Opplæring og teknisk hjelp er hovedkomponentene i Hjelpefondets virksomhet. Fondet gir gjennom sitt nettverk av lokale lærere, såkalte «faddere», den første opplæring som er nødvendig for at den handicappede skal kunne få sin midlertidige lisens, ML-lisensen. Utstyret med denne lisens samt en av Hjelpefondets radiosendere kan den funksjonshemmede delta i den sentrale undervisning som Hjelpefondet driver via radio, og som fører fram til vanlig radioamatørlisens, den såkalte A-lisensen. Eksamen avlegges hvert år av ca. 30-40 handicappede amatører for Teledirektoratets sensorer.

Denne gaven vi nå får fra vegvesenet er vi meget glade for, da den setter oss istand til å hjelpe enda flere medmennsker, kanskje ut av en isolasjon ved å hjelpe dem til en fin-fin hobby.

Vi sier takk for praten og ønsker Steinar Helbø og Hjelpefondet lykke til med oppgaven før vi stikker opp på kontoret. I gangen møter vi en blid Paul Kristiansen som lurer på om vi har fått noen bilder.

Jada, bilder er det blitt, men nå vil jeg gjerne høre med deg hvordan dette startet. Kledelig beskjedent prøver han

å vri seg unna sin egen rolle i denne saken.

I januar/februar i 1981 var jeg på et møte Drammens-gruppen av NRRL holdt. Jeg var bedt om å holde et foredrag om radiosamband generelt. I dette foredraget kom jeg bl.a. inn på at vegvesenet nå var i ferd med å skifte ut og modernisere sitt samband. Som tilhører i salen satt formannen i Hjelpefondet, Frank Borch-Olsen som straks øynet muligheter for at Hjelpefondet ved å legge seg i selen kanskje kunne få overta noe av dette utstyret på samme måte, som de så vidt vi vet, har fått overta fra andre etater.

Etter diverse brev og konferanser begynte saken så sin vandring i regelverkets irrganger, inntil sjefsingeniør Arnulf Ingulstad i september 1981 kunne sende ut pressemeldingen med tittelen «vegvesenet støtter radiointeresserte funksjonshemmede».

Når dette skrives har Hjelpefondet avertert og begynt omsetningen av etatens gamle radiomateriell. Etter sigende ble det allerede første uken omsatt radioer for ca. kr. 100.000,- til en pris av kr. 200,- til kr. 300,- pr. stk.

Vi ønsker Hjelpefondet lykke til med sin virksomhet og skal prøve å følge opp om noen radioer havner i Vestfold. I så fall skal vi komme tilbake med mer om dette.



# VEGA —

## Nå også i Holmenkollstafetten

Av Øystein Ludvigsen

Søndag 9. mai var en historisk dag for Vega. 15 spreke Vega-medlemmer bidro nemlig til å gjøre dette «vårens vakreste eventyr», Holmenkollstafetten, ennå vakrere denne kjølige maida-  
dagen. Dermed har vårt idrettslag lagt en ny aktivitet til sin fra før av allsidige virksomhet. I følge de bolde stafettløpere blir det ikke siste gang dette skjer. Det ga altså mersmak, til tross for tildels kaotiske tilstander i vekslingene, høyst forskjellig treningsgrunnlag

og seige asfalterte etappemetre som hadde en tendens til å bli ekstra lange på slutten av hver etappe.

Apropos kaotiske vekslingsforhold, så hadde vi løst det problemet ved å iføre oss vegvesenets orange skyggelue. Dette viste seg å være et lurt trekk som lettet letingen etter lagkameratene betydelig. Ikke alle hadde like lett for å finne noen til å overta stafettpin-  
nen.

*15 optimistiske stafettgutter samlet før start.*





Målsettingen var først og fremst å fullføre, tid og plassering fikk vi ta med på kjøpet. Vi endte til slutt som nr. 162 av 214 lag i vår klasse, tid 1.02.51.

For å sette vår innsats i litt større sammenheng kan vi nevne at vinnertiden i bedriftsklassen var ca. 54 minutter (Norsk Hydro). Vegvesenet var ellers representert ved Vegdirektoratet som ble nr. 34 på vel 59 minutter og våre kolleger i Hordaland som brukte noen sekunder over en time på de ca. 18 kilometerne. Av lokale bedriftsidrettslag var det bare Tønsberg Yrkes-skole som slo oss med noen fattige sekunder.

For å holde vår deltagelse på et ikke alt for alvorlig og ambisiøst nivå skal vi være forsiktig med å proklamere høye målsetninger for neste år, men det ville jo være litt morsomt å bli beste Tønsberg-lag! Vegdirektoratet får vi ta på litt lenger sikt . . .

I alle fall; vi regner med større interesse for deltakelse på laget til neste år, så potensielle stafettløpere bør ikke vente for lenge med å starte grunntrainingen. Det kan bli nødvendig med kvalifiseringsløp! (Stafettpinne og målebånd for oppmåling av aktuell etappe kan lånes ved henvendelse til stafettgruppa i Vega w/ E. Tappen).



*Gunnar Arnesen fikk æren av å løpe siste etappe.*

---

## MASKINANSKAFFELSER 1982

av Per Härter

Til nå har vi mottatt og fått i drift maskiner og biler for ialt ca. 2,7 mill. kroner i 1982.

Dette fordeler seg på 6 vedlikeholds-biler av typen VW LT 35 hvorav 3 enkelt- og 3 dobbeltkabiner. Vi har også fått 3 nye Volvo FJ med lette dumperkasser. Bilene er uten boggi og beregnet fortrinnsvis på drift i vedlikeholdet.

Til slutt nevnes at grunnboringsavdelingen også har fornyet seg litt i år. De har fått ny grunnboringstraktor, en beltegående sådan. Denne er av typen Greamar AB 2. Grunnboringstraktoren er relativt ukjent for oss i Vestfold. Vi skal derfor i Vestfolden prøve å holde et øye med den for senere og komme tilbake med nærmere omtale.





*Den nye Volvo F7. Her i arbeide på rv. 303 i Melsomvik.*



*Den nye grunnboringstraktoren Geonor AB 2.*

# FASTE RÅD OG UTVALG

I fellesmøtet nr. 1 i år ble det fra arbeidstakersiden gitt uttrykk for at det burde tas inn en kort orientering om faste råd og utvalg i Vestfolder'n.

Dette vil vi nå gjøre, vi gir denne gang en nærmere orientering om opplæringsutvalget, fellesmøtet og forslagskomiteen. I forrige nummeret gav vi en orientering om den nye velferdskomiteen. Vi har flere råd og utvalg som vil bli presentert senere, og vil her og nå oppfordre de ansvarlige for disse til å ta kontakt med Vestfolder'n slik at vi kan få gitt den nødvendige informasjon.

## OPPLÆRINGSUTVALGET

Bedriftsintern opplæring er forhandlingssak i henhold til «Særavtale med bestemmelse i Statens vegvesen».

I praksis vil dette bety at arbeidstakerorg. gjennom tillitsmannsapparatet kan påvirke:

- anvendelsen av de opplæringsmidlene som vegvesenet har til disposisjon i budsjettåret.
- prioritering av kurs innenfor de ulike avviklingsformer i utarbeidet rammeplan.
- utvikling av spesielle opplæringstiltak.

Opplæringsutvalget er rådgivende overfor vegsjefen i opplærings saker. Det skal vurdere de opplæringsbehov som til enhver tid er til stede, foreslå opplæringstiltak, samt gi råd om priori-

tering av tiltak, budsjett, disponering av ressurser til opplæringsformål og konkrete planer for opplæringstiltak. Utvalget skal også vurdere resultatet av opplæringen.

Utvalget består av 4 fra ledelsen og 4 fra organisasjonene. Arbeidstakerne representanter velges for 2 år av gangen. Det velges også varamenn.

I forhold til fellesmøtet og tillitsmannsapp. vil opplæringsutvalgets viktigste oppgave være å utarbeide forslag til fordeling av opplæringsmidlene i budsjettåret, og utarbeide rammeplan for de kurs vegsjefen ønsker å fremme i budsjettåret, samt å ta initiativ til en utvikling av vegvesenets opplæring og kompetanseoppbyggende arbeid.

Innenfor det budsjett og rammeplan for kurs som arbeidstakerorg. har sluttet seg til gjennom fellesmøte (FM) eller ved enkeltvis forhandlinger, har opplæringsutvalget avgjørelsesmyndighet etter fullmakt fra vegsjefen.

Det holdes vanligvis 4 møter i året.

## FELLESMØTET (FM)

Staten og hovedsammenslutningene for de statsansatte inngikk 21. august 1980 en hovedavtale med det formål å skape et nytt grunnlag for forholdet mellom partene.

Hovedavtalens del 2 – medbestemmelsesavtalen trådte i kraft 12. desember 1980. Formålet med denne er å gi arbeidstakerne i virksomheten utvidet medbestemmelse på egen arbeidssituasjon, og gi redskap til gjennomføring av medbestemmelsesretten.

Vårt samarbeidsutvalg ble oppløst i desember 1980, og Fellesmøte (FM) ble opprettet med virkning fra 1. januar 1981. FM består av ledergruppen og de tillitsvalgte, i alt 18 personer. Organisasjonenes representanter er valgt for 2 år av gangen. Det er også valgt varamenn.

Følgende 3 kategorier saker skal behandles i Fellesmøtet: Forhandlingssaker, drøftingssaker og informasjonssaker. I det første virkeåret for FM – 1981 – ble det holdt 9 møter. Hittil i år har det vært holdt 4 møter. En rekke saker har vært behandlet, vi kan nevne bl.a.:

- Oppfølging – gjennomføring av LTP 1982-85/1983-86
- Fylkets langtidsbudsjett 1982-85
- Egenmaskindriften – utredning
- Kompetanseoppbygging
- Materiellforvaltningen
- Bedriftshelsetjenesten
- Driftsplaner – sysselsetting
- Byggeprosjekter Ås
- Forslagsordningen
- Velferd
- Statsvegbudsjettet 1983 – administrasjonsbudsjettet
- Planleggingsprogram for 1983
- Disponering av opplæringsmidlene. Kursprogram
- Bruk av deltidsstillinger m.m., samt endel informasjonssaker.

Referatene fra FM blir, i tillegg til at representantene får dem, distribuert ut slik at eventuelt interesserte kan få lest dem

## **FORSLAGSKOMITEEN**

er underlagt Fellesmøtet, og har som formål å forelegge innkomne forslag for FM, etter først å ha innhentet uttalelser om forslaget fra berørte parter. Forslagskomiteen avgir sin innstilling før Fellesmøtet behandler forslaget.

FM kan avgjøre premiering med inntil kr. 1500,—. Alle premierte forslag sendes det sentrale Bedømmelsesutvalg som avgjør om det er grunnlag for en eventuell tilleggspremiering.

Hvert halvår sender det sentrale Bedømmelsesutvalg på en oversikt over premierte forslag på landsbasis. Denne oversikt blir sendt avd.lederne til orientering, og den blir også tatt inn i Vestfolder'n.

## **GANG-/SYKKELVEGBYGGING GIR STORE ULYKKE- REDUKSJONER**

En undersøkelse utført av vegkontoret har vist at ulykker hvor gående og syklende er innblandet er redusert med gjennomsnittlig 55% langs de strekningene hvor det er bygget gang- og sykkelveger. Undersøkelsen omfattet i alt 12 anlegg med en total lengde på 9,3 km. Anleggene var tilfeldig utvalgt fra hele fylket. En landsomfattende undersøkelse har vist omtrent samme resultat, og man har konstatert at bygging av gang- sykkelveger sparer samfunnet for 150-200 personskadeulykker hvert år. Grovt sett utgjør dette 45-60 mill. kroner i årlige «besparelser» i henhold til de siste tallene for ulykkeskostnader. Det skulle derfor ikke være tvil om gang-/sykkelvegernes berettigelse og at vi fortsatt bør satse på en videre utbygging av disse.

Andreas Otto Setsaa

# DRIFTSSJEF I ETT OG ET HALVT ÅR

Intervju: Jan Haugerød



Andreas Otto Setsaa er kommet nesten fra den ene enden av vårt langstrakte land til den andre enden for å være driftssjef i ett og et halvt år. Hans vikariat varer så lenge Lep- perød fungerer som vegsjef, og det blir fram til Eigeland kommer tilbake fra sin stilling som sekretær i Stortingets samferdselskomite i april måned neste år.

– Hva er det som får en kar til å flytte så langt for et så kort tidsrom?

Det er nok mange ting som ligger bak det. Men først vil jeg si at det ikke på noen måte skyldes vantrivsel i min gamle jobb. Jeg følge etter hvert behov for å prøve en annen jobb, og jeg hadde også lyst til å lære og kjenne andre forhold enn det vi hadde i Troms. Der var forholdene slik at det var store veganlegg, dårlige veger og liten trafikk. Her i Vestfold er forholdene helt annerledes. Jeg får her rikelig anledning til å bli kjent med en annen side av vegvesenets virksomhet og andre problemer enn det jeg er vant med.

Ved et vikariat som dette, har jeg fortsatt muligheten å gå tilbake til min gamle jobb etter en tid.

– Har du planer om å slå deg ned her på Østlandet, eller vil du dra tilbake til Troms når vikariatet er slutt?

Det er det litt for tidlig å si noe om. Jeg har ennå nesten et år på meg før vikariatet er slutt. Foreløpig har jeg ikke tenkt lenger enn at jeg ikke har søkt på driftssjefjobben som nå er ledig i Troms.

– Vestfold er et lite fylke, og både klimatisk og naturmessig forholdsvis enkelt. Betyr det at det er lettere å være driftssjef i Vestfold enn det ville vært i Troms.?

Jeg tror ikke det. Her i Vestfold ligger arbeidsoppgavene på et annet plan. Vi har her andre oppgaver å løse. Vegnettet er finmasket og gir vegvesenet et stort antall naboer. Utbyggingsoppgavene er også andre. I Troms er ønskene om å få veg sterke, mens det motsatt ofte vil være tilfelle i Vestfold.

– Hvordan fungerer samarbeidet på driftssiden i Vestfold i dag?

Vestfold var et av de siste fylkene som fikk opprettet driftssjefstilling. Det betyr at vi her i fylket har hatt kortere tid på oss i arbeidet med en koordinering innen driftsavdelingene enn det har vært tilfelle i de fleste andre fylke-



ne. Dette bør vi ta hensyn til når vi skal se på dette forholdet.

Så lang jeg har vært i stand til å bedømme det, er viljen til samarbeid og rasjonell utnyttelse av ressursene til stedet. Men jeg tror ikke at vi er kommet så langt at dette fungerer godt nok ennå. Vi mangler de siste perfektionering og finpuss som må til for at resultatene skal bli best mulig.

Jeg tror at vi nå har funnet et fornuftig spor for å kunne samarbeid bedre i tiden framover. Vi skal sette ned en arbeidsgruppe som skal komme sammen og diskutere hvordan vi skal utnytte maskinparken best mulig. Gruppen skal bestå av representanter fra alle driftsavdelingene. Jeg håper dette vil gi resultater.

– *I Telemark har driftssjefen gått ut og kritisert vegarbeidsdriften fordi de ikke jobber godt nok. Har vi de samme forhold her hos oss?*

Jeg tror ikke ansatte i vegarbeidsdriften i Vestfold gjør noen dårligere jobb enn det som skjer forøvrig i samfunnet. Søkelyset må, etter mitt syn, først rettes på organisering og tilrettelegging av arbeidet slik at ressursutnyttelsen blir best mulig. Med andre ord at vi utfører de jobbene som det er nødvendig å utføre. Det er ikke noe mål i seg selv at den enkelte skal svette mer eller mindre.

– *Både gjennom budsjetter og politiske kanaler har vi fått signaler om at vi i tiden framover vil få problemer med sysselsettingen. Hvordan vil dette virke inn i Vestfold?*

Vi har hatt en vesentlig reduksjon i budsjettene fra 1977 og fram til 1980. Dette har vi kompensert ved reduksjon i arbeidsstokken. Reduksjonene har foregått ved naturlig avgang, og jeg synes at vi har greid å takle problemene på en fin måte hittil.

Hvis vi skal få ytterligere nedskjæ-



*Driftssjef Andreas Otto Setsaa mener at vegarbeidsdriften i Vestfold ikke gjør noen dårligere jobb enn det som skjer forøvrig i samfunnet.*

ringer i budsjettene, vi vil få større problemer enn det vi hittil har hatt. Da vil det bli vanskelig å finne gode arbeidsløsninger som gir alle ansatte meningsfylt arbeid. Jeg tror at vi skal greie også denne oppgaven. Jeg kjenner vegvesenet fra 3 fylker, og vi har uten tvil mange sterkt engasjerte og flinke folk som er opptatt av sin arbeidsplass. Det er en stå-på vilje som jeg synes er påfallende stor i en etat hvor det ikke gis noen premiering for å gi fra seg et resultat som er særlig godt. Med dette som utgangspunkt tror jeg vi også i framtiden vil greie å utføre vår jobb på en slik måte at menigmann ikke vil oppfatte vegvesenet i negativ retning.

Vestfoldern vil til slutt ønske Andreas Otto Setsaa lykke til med driftsjobben.

# VERNELEDERENS SPALTE



I Arbeidsmiljøutvalgets møte 28. januar i år ble som vanlig alle skademeldinger som hadde kommet inn etter forrige møte tatt opp til diskusjon.

Hvorfor disse skadene blir diskutert i AMU er for å få belyst hva som har skjedd og om det er mulig å sette inn tiltak som kan forebygge lignende skader.

Mange av de skadene som skjer hos oss, er det vanskelig å komme med forebyggende tiltak mot. Vi er derfor avhengig av at vi alle sammen bruker omtanke i det daglige arbeide for å få redusert antall skader. Utvalgets medlemmer var enig om at vi skulle informere i Vestfolder'n om de skadene som skjer.

Til siste møte i AMU forelå det fem skade-meldinger til behandling. Jeg vil her komme inn på tre av disse skadene.

På våre arbeidsplasser er det stadig behov for å bruke stige. Denne må brukes for å komme til og fra arbeidsstedet eller en må stå i denne for å utføre et arbeide. Med det vekslende underlaget som stigen blir satt på, er det meget viktig at stigen er sikret mot å gli. Alle stiger skal være utstyrt med pigger eller gummi i nedre enden, men det krever også omtanke fra den som bruker stigen.

På grunn av at stigen skled mot underlaget fikk en person slått løs en

tann med hammeren ved montering av en port i tunnelen.

Et annet arbeide som det ofte inn-treffer skader ved er rydding av skog og kratt langs vegkantene og ved markrydding ved bygging av nye vegger. Vi vet jo alle sammen at motorsagen er et meget farlig redskap i hendene på folk som ikke har fått opplæring i stell og bruk av den. Videre skal det trening til for å felle ned trær på en kontrollert og sikker måte.

Ved felling av trær på Rv. 303 hengte et tre seg opp i et annet tre. For å få ned treet ble det felt et tre på tvers av det som hadde hengt seg opp. Dette skled nedover stammen på det treet som hadde hengt seg opp, og en tjenestemann som sto ved enden av dette fikk klemt benet mellom det fallende treende og et annet tre som lå på bakken. Klemskaden forårsaket brudd i ankelen og dette medførte sykefravær i lengre tid.

Det er grunn til å minne om forsiktighet og omtanke ved bruk av et så farlig redskap som motorsag.

Det påbudte verneutstyret i forbindelse med bruk av motorsag kommer jeg ikke inn på da jeg anser det som en selvfølge at dette er kjent og blir brukt.

Et annet meget farlig redskap som går i samme kategori som motorsagen er den såkalte vinkelsliperen. Vinkel-

sliperen er et meget effektivt og hendig hjelpemidde, men denne må også behandles med største forsiktighet.

I smia på vegsentrallen skjedde det en skade ved bruk av vinkelsliper. Kutteskiven kom i klem og ble deformert da en lessetut til en snøfreser skulle deles. Dette resulterte i at vinkelsliperen ble slått mot haken på han som brukte den. Vedkommende fikk et 4-5 cm lang kutt på høyre side av haken som måtte sys på sykehuset. Hvis

*Roald Karlsen viser her hvordan vinkelsliperen skal brukes.*



skiven hadde truffet litt lavere ned kunne denne skaden fått en meget alvorlig følge.

Ved bruk av vinkelsliper må vi påse at skiven er godt festet og egnet til det formålet. Vi må påse at beskyttelses-skjermen rundt skiven alltid er mellom oss og skiven. Videre må vi plassere den gjenstanden vi skal arbeide med på en betryggende måte. Jeg tenker da spesielt på at skiven ikke skal komme i klem og bli deformert.

For å få antall skader ned må vi skjerpe oss alle samme. Ved å bruke omtanke i det daglige arbeide tror jeg vi kan unngå noen skader og jeg oppfordrer til alle at dette er en felles oppgave som vi skal klare.

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



Et tilbakeblikk i gamle arkiver . . .

# ANGÅENDE ANSKAFFELSE AV PUKKEMASKIN

## Indstilling

fra veikomiteen i sak nr. 6: Angående anskaffelse av pukkemaskine.

Av amtets forelæg fremgaar, at anvendelse av pukkemaskine neppe vil medføre nogen fordel for amtet. Paa den ene side er den ved maskinarbeide utvundne puf av en ujevn og mindre holdbar kvalitet, paa den anden side vil den — naar den stadige flytning av maskinen samt transportforholdene forovrig tages i betraktning — neppe falde billigere end haandslaat puf, ofte endog dyrere. Dertil kommer, at stenpukkingsarbeidet skaffer de arbeidsløse inden herrederne fortjeneste. Komiteen finder derfor, at der er litet, som taler for anskaffelse av pukkemaskine.

I et fra amtet senere indkommet forelæg pekes paa ønskeligheten av anskaffelse av en valsemaskine. Komiteen har megen sympati for denne tanke, men finder endnu ikke tiden inde for anskaffelsen, da disse maskiner endnu er litet prøvet og ialfald neppe vilde faa full effektivt værði for amtet, saalænge veiarbeidet her er ordnet som nu med naturalarbeide.

I henhold til ovenanførte maa komiteen slutte sig til amtets forelæg og henstille til amtstinget at fatte saadan

### beslutning:

Saken gir for tiden ikke anledning til nogen forføining fra amtstingets side.

Tønsberg, 14. juni 1911.

Jonathan Johnson,  
formand.

N. Hanssen.

R. F. Svatum.

Chr. Olsen.

Dystein Gaasland.

Jarlsberg og Larviks Amtsting for 1911 var en langdryg historie. Det ble åpnet 14. juni, i Tønsberg, behandlet 65 saker og ble avsluttet 22. juni.

Som sak nr. 6 ble behandlet «Angående anskaffelse av en pukkemaskine». Det forelå en utførlig betenkning fra Amtssingeniør Conradi om dette og den konkluderte med at man burde se tiden an.

Når Amtstinget overhodet befattet seg med en sak som denne, behøves det en forklaring.

Vegvesenet ble på den tid fremdeles styrt etter vegloven av 1851 som la styret til Amtmannen. Denne kunne ansette eller avskjedige veginspektør og rodemestere. I hver kommune var det lensmannen som var vegtilsynsmann.

Fra århundreskiftet og utover ble det anledning til å innføre den såkalte kombinerte vedadministrasjon i amtene. Den gikk ut på at lederen av statens veganlegg i fylket og amtets veginspektør ble en og samme person.



Derved fikk man tittelen «Amtsingeniør». Men det var først ved vegloven av 1912 at det ble instituert et amtvegstyre og en overingeniør som fikk «den direkte ledelse og utførelse av alle arbeider av teknisk art», som det står i loven.

Men tilbake til 1911. Fremdeles foregikk den største del av vegvedlikeholdet ved pliktarbeid, som var pålagt eiere av matrikulert jord. Men amtet hadde en vegkasse som hjalp til i spesielle tilfeller, særlig ved kostbare arbeider som sprengning, muring, bruer, o.l., samt slåing av pukk.

Under behandling av vegkassens budsjett i 1910 var vegkomiteen meget betenkt over at Amtsingeniøren hadde foreslått en økning på kr. 1800,— til pukk i forhold til tidligere år. Komiteen reduserte beløpet med kr. 1000,—. Dette var altså grunnen til at fylkestinget i 1911 fikk seg forelagt en

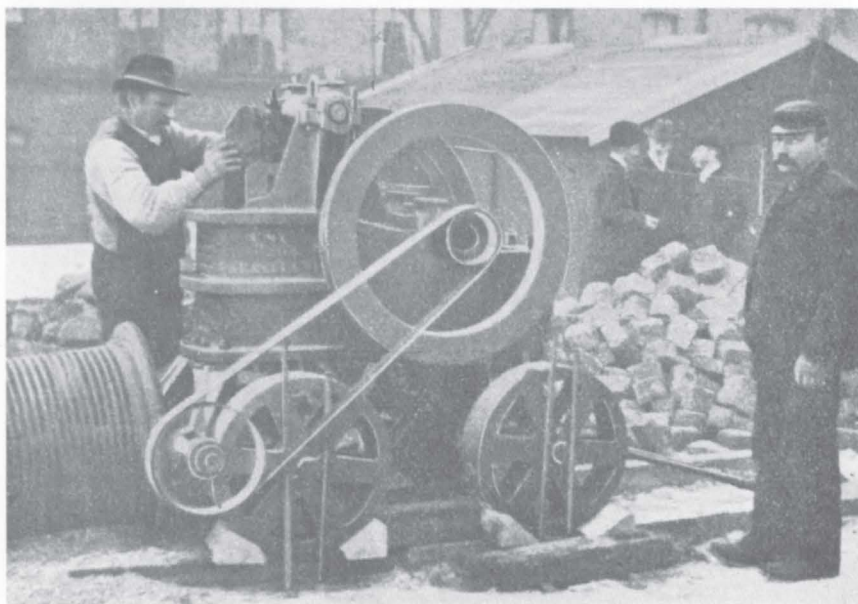
lang utredning om engelske og svenske pukkverk.

Det var allerede anskaffet pukkverk til 3–4 amter og prisen pr. m<sup>3</sup> ble ansett å måtte ligge på kr. 4,30 til 4,77, mens håndslått pukk ble betalt med kr. 4,27 pr. m<sup>3</sup>.

Resultatet av fylkestingets behandling ble altså slik som ovenstående forslag til vedtak viser.

Men det skulle ikke gå så mange år-ene før det først pukkverket kom til Vestfold. Den 9. juni 1913 vedtok nemlig Nøtterø herredsstyre å anskaffe et pukkverk til veganlegget Nøtterø–Vrængen, og formannskapet ba amtsingeniøren å betille dette. Gjennom Vegdirektoratet ble det så innkjøpt en engelsk steinknuser samt en norsk 12 HK's Trygg motor. Alt for kr. 5400,—.

Det kan i samme forbindelse nevnes at et oljeselskap tilbød petroleum som drivstoff for kr. 0,13 pr. kg.



# Sesongrapport fra VEGA

**Sommersesongen er nå godt i gang, og vi vil forsøke å gi et bilde av det Vega har å tilby for sommeren og høsten.**

## FOTBALL

Etter en fin sesong i fjor må vel Vega satse på å gjenta bedriften også i år. Laget er som tidligere år med i Tønsberg-serien, som strekker seg over hele sommeren og høsten. Resultater herfra skal vi komme tilbake med når serien er avsluttet.

Vårcupen er et annet årlig arrangement som Vega stiller lag til. I år ble vi dessverre slått ut i 2. runde av et sammensatt lag fra VED/VK (Vestfold Kraft) og er dermed ute av cupen.

Men om vi er ute av Vårcupen, så har vi ikke gitt opp cup-spill. Kvalifiseringskampene foran Vegcupen går i år av stabelen i Drammen 26. juni. Her skal Vestfold møte Buskerud, Hedmark og Hordaland, for å avgjøre hvem som skal gå videre til sluttspillet. Nord-Trøndelag står i år som arrangør og målet for fotballaget vårt denne sesongen er å få være med til Steinkjer og få kjempe om premiene der. Den store finalen går av stabelen 27.-29. august.

## SYKKEL

For 3. året på rad oppfordrer vi alle til å være med i årets «SYKLE TIL JOB-BEN». Erfaringer fra de to foregående år viser at det ikke har vært interesse for aksjonen hverken i utedriften eller ved noen av biltilsynsstasjonene. Dette bør det vel rettes på? Det er ennå

ikke for sent. Kontakt Reidar Jørgensen på vegkontoret for å få informasjon om aksjonen.

Registreringsskjemaer er lagt ut på sentralbordet på vegkontoret og poengberegningen m.m. er som i fjor.

Nytt av året er imidlertid at når avstanden til jobben er 6 km eller mer, vil syklingen kunne godkjennes som trimaktivitet i forbindelse med idrettsmerket.

Trå på, – det resulterer helt sikkert i bedre form og kanskje også en premie ved slutten av måneden.

Er det noen som har litt større ambisjoner for sykkelporten sin, har Vega sykkelgruppe som er hjelpelig hvis noen ønsker å stille til start i tempo- eller fellesstartritt (for bedriftslag). Oddvar Kristiansen og Gunnar Stien er oppmenn – interesserte kan ta kontakt med dem.

## DIVERSE

Idrettsmerkeprøver vil starte opp på Tønsberg Stadion utpå høsten en gang. Nærmere tidspunkt vil bli kunnngjort senere. Det er ønskelig med nyrekruttering av folk, så eventuelt interesserte vil bli tatt i mot med glede. Per Vaadal er oppmann.

I forbindelse med andre aktiviteter f.eks. orienteringsløp, terrengløp, gateløp m.m. har ikke Vega noen egen gruppe, men står gjerne til disposisjon med å skaffe opplysninger o.l.

Har du lyst til å være med på noen av våre aktiviteter eller har du kanskje forslag på nye ting vi burde engasjere oss i, – så si fra til en i styret eller eventuelt en oppmann.

Forøvrig har Vega arrangert kurs i gammeldans og deltatt i Holmenkollstafetten. Dette er omtalt andre steder i dette nummer.

**GOD SOMMER!**

## HVOR ER DETTE?



I forrige nummer hadde vi valgt et vanskelig motiv, men allikevel fikk vi inn 9 besvarelser. Alle svar var riktige, og løsningen var rv. 319 v/ Sando pukverk.

Den som dro avgårde med konfekten var en av våre gamle kjenninger. Nemlig tidligere vedlikeholdsmann i

område 1, pensjonist, Johan Jørgensen. Vi gratulerer, konfekt er sendt.

Vi gir oss ikke, her følger en ny oppgave. Vi har vært på en strandtur, og tatt et bilde på vegen til et av sommerens store utfartssteder. Svaret må sendes inn til vegkontoret v/Jan Hauerød innen 1. august. Husk å merke konvolutten med «Hvor er dette?»



# Informasjonsmøte i Vegdirektoratet

## Automatisk radio-telefon overdrag

av Per Härter

I mai, nærmere bestemt 12.–13. mai var i alt 32 mann fra hele landet samlet i Vegdirektoratet til et informasjonsmøte om den nye NMT (Nordisk Mobil Telefon) og toveis automatisk telefonoverdrag som koples til Ratel betjeningsenheten på vegsentralen. Det automatiske telefonoverdraget gjør det mulig via radiosambandet i bilene etter arbeidstiden – å ringe via denne enheten ut på det

offentlige telenettet med inntil 100 programmerbare telefonnummere.

I dag ligger denne enheten som prototype hos Televerket til godkjenning og det er forventet at godkjenningen går i orden og at den blir satt i produksjon og skal være klar for utmontering hos fylkene i løpet av sommeren. Det ble ellers brukt en del tid på utveksling av erfaringer med den nye mobilstasjonen CN

*Førstekonsulent Paul Kristiansen ønsker radiofolk fra hele landet velkommen.*





602/4 som er kjent som en standard SRA radiostasjon som er modifisert og tilpasset vegvesenets behov.

En annen sak som lå de fleste av deltakerne på hjertet, var behovet for en sterkere kontakt over fylkesgrensene ekempevis ved at man kunne ha regionale samlinger 1 til 2 ganger i året der man kunne diskutere felles problemer og utveksle erfaringer. Dette burde kunne være av stor betydning for den en-

kelte radioservicemann og administrativt ansvarlig såvel som for etaten. Dette er noe man vil forsøke å modne og arbeide videre med. Radiofolkene i fylkene er på landsbasis en meget liten gruppe med fra 1 til 2 mann i hvert fylke og har således liten mulighet innen eget fylke til diskusjon og utvikling for ikke å snakke om å utveksle erfaringer og idéer.

*Fra Nordishavet til Lindesnes. Radiofolk fra hele landet samlet på trappen utenfor Vegdirektoratet.*



# GAMMEL- DANSKURS I VEGA-REGI

av Anne Hov

*Arkivets Mary  
svinger seg i valsen.*

*En del av deltagerne  
samlet rundt kaffebordet på  
avslutningskvelden.*



Denne våren ville VEGA prøve noe nytt for å gi et aktiviseringsstilbud til alle, og kanskje spesielt til de som ikke er med på noen av de andre aktivitetene som bedriftsidrettslaget arrangerer. Et gammeldanskurs ble derfor annonsert, men interessen var ikke akkurat overveldende. 8 par meldte seg på, og har svettet seg gjennom de 8 kurskveldene.

Det har vært ordentlig gøy, og kursleder Anne Merethe Danielsen har vært flink til å overføre sine danseferdigheter til deltakerne. Så nå er det opp til deltakerne å holde vedlike de nyervervede kunnskaper så de ikke går i glemmeboken.

På avslutningskvelden spanderte de danseglade på seg snitter og levende musikk, det sistnevnte besørget Jan Haugerød elegant.

En kan spørre seg hva det kan komme av at ikke flere meldte seg på et så rimelig og fint tilbud hvor en får en moro form for trim i tillegg til nye danseferdigheter. En er jo klar over at mange er mye opptatt på kveldene slik at det ikke passer, men et deltakerantall på 8 ansatte når vi er ca. 370 er svakt. Kanskje interessen blir større hvis VEGA neste gang annonserer et swing-rock kurs?

## ORDET FRITT – ORDET FRITT

# Fornuftig fartsgrenseskilting?

Fartsgrenseskilting på vegnettet vårt er blitt et viktig ledd i arbeidet med å begrense trafikulykkene. Forutsetningen må imidlertid være at fartsskiltene blir respektert. Dette kan vi, eller rettere sagt politiet hjelpe til med ved overvåking, og da fortrinnsvis radarovervåking.

I den senere tid har det imidlertid kommet opp en del fartsgrensskilt som etter undertegneds mening kan være noe tvilsom. Det jeg sikter til er hastighetsregulering med 60 km/t på fylkesveg Z-560 mellom Skjee og Fossnes.

I henhold til vegtrafikklovens §6 skal fører av kjøretøy avpasse farten etter sted, føre, sikt og trafikkforholdene. Det heter videre at det i tettbygd strøk ikke må kjøres fortere enn 50 km/t hvis

ikke annen kjørefart er angitt ved offentlig trafikkskilt.

Innenfor de områdene som jeg tenker på, er det kanskje ikke så mye bebyggelse at det kan regnes som tettbygd strøk, men det er angitt en annen kjørefart ved bruk av offentlig trafikkskilt, nemlig 60 km/t. Det skulle etter vegtrafikkloven gi mulighet for å kjøre i en hastighet inntil 60 km/t, og nå er vi kommet til det viktige poenget. Jeg er av den oppfatning at hvis man kjører i en hastighet nær opp mot angitt maksimalhastighet, vil man ikke kjøre forvarlig. Dette skyldes at vegen er så smal og uoversiktlig at hvis man skal avpasse farten etter forholdene vil man måtte kjøre med en mindre hastighet en dette, kanskje i underkant av

50 km/t. Med andre ord det er ingen sammenheng mellom den særskilt angitte hastighet og forsvarlig kjørehastighet på stedet. Jeg syns at dette virker uheldig inn og det vil kunne medvirke til at trafikantene mister respekten for våre trafikkskilt.

Vestfolder'n tar gjerne inn andre ansattes synspunkter på dette spørsmålet.

*Vi ha forelagt denne saken for trafikkseksjonen som er ansvarlig for skiltningen langs våre veger. Avd. ing. Espen Alme gir disse synspunkter på saken:*

Bestemmelsene i Vegtrafikklovens § 6 om å avpasse farten etter sted, føre, sikt og trafikkforholdene gjelder selv om det ved skilt er angitt en særskilt fartsgrense.

En fartsgrense fastsettes ut i fra

randbebyggelsens utstrekning og type samt avkjørselstetthet. Vegens geometri er det trafikantene selv som må vurdere.

Etter våre retningslinjer har vi skiltet fartsgrense 60 km/t i den aktuelle strekningen.

I artikkelen vises det til at vegen er så smal at kanskje i underkant av 50 km/t kan være passende. Det er her fristende å spørre for hvem og når er 50 km/t passende kjørefart. La det være klart at den skiltede fartsgrense ikke må sees på som en anbefaling eller veiledning til bilistene om hva som er passende kjørehastighet, men en absolutt øvre grense, hvis de stedlige forhold forøvrig skulle ligge tilrett for det.

Vi kan nemlig ikke klare å skilte den til enhver tid passende kørefart.



*Bl.a. mellom Dalen og Gryte på fylkesveg Z-560 i Stokke blir vi nå møtt av skilt som forteller oss at vi har lov til å kjøre i inntil 60 km/t. Vegen er imidlertid så smal og uoversiktlig at det maksimalt kan kjøres i 50 km/t hvis vi skal holde oss innenfor en forsvarlig hastighet. Er det nødvendig med dette skiltet?*



# FORSLAGSORDNINGEN

## Premierte forslag i 1981

(L foran premiesum = Premiært lokalt)

<i>Forslag</i>	<i>Forslagsstiller</i>	<i>Refr. nr.</i>	<i>Premie</i>
<b>Forberedende arb. (1)</b>			
Forslag til ny datautskrift for vegprofilering	Arild Birkeli Vestfold	07-1	L 800,-
Flåte for grunnboring	Hans Bollingmo Sør-Trøndelag	16-3	1500,-
<b>Sprengning (2)</b>			
Forbedret lademetode av kranshull i tunnel	Ola Granli Vest-Agder	10-2	2100,-
<b>Grøfter, kummer og rør (4)</b>			
Klype for nedlegging av sementrør i grøfter	Olav Grønstad Hordaland	12-34	L 500,-
<b>Komplettering (7)</b>			
Forslag til lagring og montering av skilt til skiltstolper	John Ballestad Vest-Agder	10-1	L 300,-
<b>Bruer og kaier (8)</b>			
System for nødkjøring av ferjekaibru	Leonhard Dahl Møre og Romsdal	15-15	4000,-
Nytt stillas for bruvedlikehold	Evald Jakola Finnmark	20-1	L 1500,- + 500,-
<b>Vintervedlikehold (9)</b>			
Hurtigmontering for snøploger og parallellogramfeste	Odd Førisdahl Østfold	01-1	5000,-
Utstyr for oppsetting av brøytestikk	Leif Sletvold Akershus	02-1	1500,-
Brøytestikknedsetter «JOLLY»	J. Svendsen T. Jørgensen Aust-Agder	09-1	1000,-
Kombinasjon av drivenhet for kant-snøfres og kantslåmaskin	Dag Utvik Sør-Trøndelag	16-1	3000,-

**Skjemaer (10)**

Skjemaer for bruk i vernearbeid	Arvid Aaby Albert Skarstad Buskerud	06-4	L 400,-
Avleveringsskjema for asfaltkontrakter	Birger Borgen Buskerud	06-05	L 600,-
Endring av rubrikker, blankett 221, registreringsmelding	Eilif Aspenes Rogaland	11-101	L Oppmuntringspremie
Endring av post- og bankgiroblankett for innbetaling av omregistreringsavgift	Haakon B. Nielsen Rogaland	11-102	L 400,-
Nytt tverrprofileringsark	Bjørn Alsaker Rogaland	11-84	L 600,-

**Administrasjon, rutiner (11)**

Historieoppfølging	Morten Knutsen Vest-Agder	10-2	L 500,-
Fellesblankett/følgeseddel for registreringsavdeling	Reidun Abrahamsen Vestfold	07-02	600,-

**Maskiner og utstyr (500 –)**

Krompasser for måling av felger og dekk	Ove Hegna Buskerud	06-11	L 200,-
Bremsprøveutstyr for større kjøretøyer	Leif Ødegård Rogaland	11-91	L 1500,-
Forbedring av feste til eksosavtrekk	Knut Sunde Sogn og Fjordane	14-1	600,-
Innkjøp av sykkel til vegvesenet	Inger Hjørpåsen Buskerud	06-7	L Krus
Utstyr for nedsetting av rekkverkstolp med traktorgraver og tilleggsutstyr	Oskar Løen Knut Steinsvik Buskerud	06-9	L 1500,- + 2500,-
Forandring på hydraulisk mater – BMH 618 på hydraulrigg	Per Hagesæter Arvid Austrheim Hordaland	12-30	1500,-
Vannutskiller for regulerings-systemet på kompressor	Normann Breland Vest-Agder	10-1	600,-
Beskytter for hydraulisk sylinder på steinutkaster for knuseverk 542-03 og 542-21	Tore Moen Buskerud	06-10	L 1000,-

Lagervarmer for sikt EX 2	Knut Valvatnet Buskerud	06-1	L 1000,-
Lagervarmer for sikt 543-14	Knut Valvatnet Tore Moen Buskerud	06-6	L 800,-
Båndfugter på transportør for ferdigmasse	Johannes Johansen Østfold	01-2	1500,-
Bruk av campingvogn til spise/hvilebrakke	Albert Skarstad Buskerud	06-2	L Krus
Forbedring av asfalt- kappsag	Ole M. Hagen Buskerud	06-8	L 1200,-
Forbedret låsanordning på Statmos-Lindell bilbrovekt	Albert Skarstad Buskerud	06-3	L 1000,-

*Nærmere opplysninger om forslagene kan fåes  
ved henvendelse til Anne Hov på vegkontoret.*

## *Personalnytt*

### 50 ÅR

Sverre Larsen, 20 juli  
Sverre Hoff, 25 juli  
Julius Løkke, 26. august

### 65 ÅR

Lovise Lie, 16. juli

### 60 ÅR

Svein Dukefos, 1. juli  
Thorleif Andersen, 28. august

### VI ØNSKER VELKOMMEN

Heidi Olsen, Biltilsynet Tønsberg  
Gunn Berit Øyaland, Vegkontoret  
Trond Ove Bergstrøm, Holmestr.anl.

***Stoff til neste nummer av  
VESTFOLDER'N  
må sendes redaksjonen innen  
1. august***



GOD SOMMER!

E. Andersen