

---

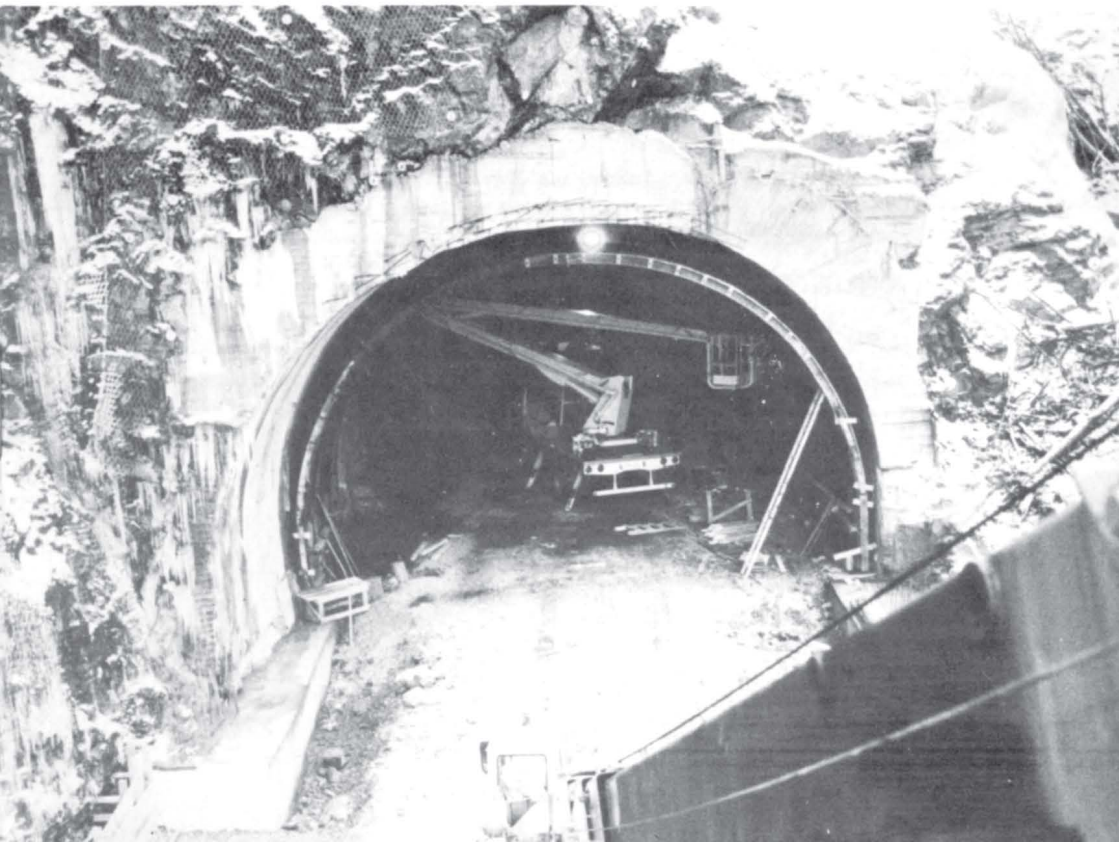
# VEST- FOLDER'N

---

Nr. 1

1983

---





# VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

Nr. 1 – FEBRUAR

9. ÅRGANG

**Redaktører:**

Jan Haugerød

Per Härter

Tore Kavli

**Redaksjonsråd:**

Arne E. Dahl

Ørnulf Johannessen

Mary Flakstad

Olav E. Krogstad

Haakon Møyland

**Redaksjonens adresse:**

Vegsjefen i Vestfold

Postboks 323

3101 TØNSBERG

**Opplag:**

1050 eksemplarer

**Sats og trykk:**

Cicero a.s., Tønsberg

**INNHOLD:**

1983 – Det nordiske trafiksikkerhetsåret . . . . .	3
Julekaffen i driften . . . . .	4
Pyromaner på Ås og Verningen . . . . .	6
Yrkesbevis . . . . .	8
Lauve bru skal bygges ut til full bredde . . . . .	9
Tunneldriverne drar hjem igjen . . . . .	10
Noen ansatte om produktivitetskampanjen . . . . .	11
Maskinnyheter . . . . .	13
Nye utleiehytter . . . . .	14
Produktivitetskampanjen: Premie til Audun Nordbotten . . . . .	18
Justering av vegnormalene med sikte på utbedringsarbeider . . . . .	19
Regionalt kurs for egne forelesere, Telemark og Vestfold vegkontor . . . . .	20
AKAN-utvalget informerer . . . . .	21
Hvor er dette? . . . . .	23
Opplæringstiltak for maskinavdelingens ansatte i 1982 . . . . .	23
Biltilsynet tar steget inn i EDB-alderen . . . . .	24
Erstatningskrav i 1982 . . . . .	25
Vegen en risikofyllt arbeidsplass . . . . .	27
Et historisk tilbakeblikk . . . . .	28
Nye håndbøker fra Vegdirektoratet . . . . .	30
Personalnytt . . . . .	31

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

# 1983 – Det nordiske trafikk- sikkerhetsåret



*Så har vi igjen gått inn i ett nytt år. For oss i vegetaten byr det nye året på en stor utfordring. 1983 er nemlig blitt det nordiske trafikksikkerhetsåret.*

*Tanken om et trafikksikkerhetsår er gammel. Spørsmålet ble reist så tidlig som i 1972. Etter den tid har vi kunnet registrere en klar nedgang i trafikkulykkene og man ønsket å forsterke denne utviklingen gjennom felles innsats. Nordisk Ministerråd vedtok i 1981 at det skulle gjennomføres et nordisk trafikksikkerhetsår i 1983.*

*Nordisk trafikksikkerhetsår er det første samarbeidstiltak i nordisk sammenheng der de nordiske organer, nasjonale myndigheter og frivillige organisasjoner er gått sammen i et fellesopplegg.*

*I Norge er det Trygg Trafikk som har fått sekretariatfunksjonen.*

*Målsettingen med trafikksikkerhetsåret er å bedre trafikantholdningene for å skape økt sikkerhet i trafikken.*

*For vårt vedkommende her i Vestfold har vi i 1982 hatt en gunstigere utvikling i ulykkesituasjonen enn i landet for øvrig. Det kan kanskje skyldes at vi har greid å løse en del problemer på en bedre måte enn det man har greid andre steder. Vi skal ikke la dette bli en sovepute, men må gå inn for trafikksikkerhetsåret like aktivt som det bør gjøres andre steder. Det er helt på det rene at flere trafikantgrupper fortsatt trenger å bli motivert for de rette holdninger i trafikken. En annen viktig faktor er at trafikksikkerhetsåret gir forskjellige offentlige instanser og frivillige organisasjoner en mulighet til å vise at det kan samarbeides. Det er helt klart at jo flere som jobber i takt, jo bedre blir resultatene.*

*Trafikksikkerhetsåret er en utfordring til oss alle i vegetaten. La oss ta i mot denne utfordringen, og forsøke å gjøre det beste ut av vår del av jobben.*

*Jan Haugerød*

# Tradisjonen tro — JULEKAFFEN I DRIFTEN!

*Tekst og foto: Per Härter*

Julekaffen er en tradisjon som holdes vel i hevd i vår etat. For å få et bilde av denne tradisjonen og hvordan den gjennomføres tok vi en tur til fire arrangementer.

Vedlikehold distrikt 3's julebord på Hvalen Kro i Tjølling 22. desember. Skiltavd., maskinavd. og anleggsavd. d.v.s. oppsynsm. Odd Arntzen og hans folk hadde sitt arrangement lille julaffen.

Vi var på plass på Hvalen Kro da vedlikeholdets folk innfant seg til koldtbord. De hadde fått besøk av vedlikeholdssjefen og driftssjefen, som sammen med «folket» tydelig satte pris på god mat.

Flykaféen var dagen etter, lille julaf-

ten, møtested for ganske mange av «våre». Skiltavdelingen hadde før de gikk på sitt koldtbord et møte på vegsentralen, der de så en videofilm og pratet bl.a. om maling og malemaskiner med bl.a. verneleder.

Til samme sted hadde også Odd Arntzen og hans folk funnet veien. De inntok sitt julebord i kjellerstuen og som fin avrundning på arbeidsåret hadde de invitert Einar Hansen som viste lysbilder fra anleggsvirksomheten og Eivald Skau med film fra sitt opphold i Afrika.

Maskinavdelingen mønstret i alt 30 mann til ribbe og rødkål. Praten fløy lett over bordet, mens ribba forlot fate-  
ne for omdannelse til annen energi.

*Einar Hansen viser lysbilder for Arntzen og hans folk.*





*Med vedlikeholdsdistrikt 3 på Hvalen. I forgrunnen Gustavsven og Bergan.*

*Kristian Pedersen får hjelp av Bjørn Sørleie ved mask.avdelingens julebord.*



# PYROMANER PÅ ÅS OG VERNINGEN

av Jan Haugerød

**Torsdag 4. november var pyromaner på ferde på Ås vegsentral og Verningen vegstasjon. Pyromanvirksomheten foregikk under kontrollerte forhold og pyromanen var ansatt av firmaet Skuteng. Firmaet er en del av Norgas-gruppen, og det firmaet som har levert brannslukningsutstyr til vegvesenet. Da kan vi røpe at pyromanvirksomheten var et ledd i opplæring i bruk av håndbrannslukningsutstyr. Tidligere i høst har tilsvarende demonstrasjoner blitt gjennomført på Holmestrandsanlegget og Sande vegstasjon.**

En rekke forskjellige typer branner ble satt på og det ble prøvd både pulverapparater og apparater med kullsyre og halon gass. Representantene fra Skuteng orienterte om hvilke typer apparater som var best egnet til de forskjellige branntyper, og demonstrerte hvordan man skulle bruke apparatene best mulig. Flere av våre egne folk fikk føle at det ikke er like lett å praktisere brannslukking som det så ut til på forhånd. Bensinbranner blir til sine tider svært vanskelig å slukke hvis den brennende bensinen i fatet blir sprutet ut over bakken ved feil bruk av brannslukningsutstyret.

Mange av våre folk fikk prøve seg på slukking av branner, og det var en fin trening. Hvis det skulle oppstå en virkelig brannsituasjon, kan noen fattige sekunder være avgjørende. Da kan det være godt å vite på forhånd hvor-

dan disse brannslukningsapparatene fungerer og hvordan de kan brukes mest effektivt.

En annen og like viktig ting er at brannslukningsapparatene må fungere til enhver tid. Det skal foretas en nøye kontroll hvert år. Det er nå utarbeidet rettledning og orientering om kontroll av håndbrannslukkere i egen regi. Her er det slått fast at dette er maskinavdelingens ansvar. Vi gjengir rettledningen nedenfor slik at den skal bli kjent for alle ansatte.

## 1. Generelt

Dette er en rettledning og orientering om kontroll av håndbrannslukkere i egen regi.

## 2. Hvem skal kontrollere

Den årlige kontrollen av håndbrannslukkere som eies av vegvesenet i Vestfold, skal foretas av den/de av våre folk som har gjennomgått leverandørens 1 – en – dags kurs.

## 3. Hvor ofte skal de kontrolleres

Vegvesenets håndbrannslukkere skal kontrolleres en gang pr. år.

## 4. Hvilke apparater skal kontrolleres

Samtlige håndbrannslukkere som finnes i vegvesenets maskiner, brakker, bygninger og biltilsynets stasjoner skal kontrolleres.



*Roald Johansen fikk visse problemer med bensinbrannen.*

## 5. Nødvendig utstyr for den som skal kontrollere

Hver person som skal utføre kontrollen må ha følgende utstyr:

- 1 stk. nøyaktig fjærvekt
  - 1 stk. plomberingstang m/tråd og plomber
- Kontrollapper.

I tillegg kommer det vanlige håndverktøy som er nødvendig for å utføre kontrollen.

## 6. Hvilke brannslukkere kan forekomme

Følgende apparater kan forekomme i vegvesenet:

- Pulver apparat med drivgassflaske.
- Pulver apparat som er trykkoppladet.

- Vann-apparat med drivgassflaske.
- Vann-apparat som er trykkoppladet.
- Halon apparat som er trykkoppladet.

## 7. Hvorledes utføres kontrollen

Kontrollen foretas på det stedet hvor brannslukkeren er plassert. Kontrollen utføres etter fastsatt fremgangsmåte for de forskjellige apparater som følger vedlagt.

## 8. Reparasjon/bytte av brannslukkere

Dersom et apparat er så mye skadet at det ikke kan utbedres på stedet eller at det har vært benyttet så skal det byttes med et tilsvarende type og stør-



Brannveggen ble effektivt slukket av 4 mann. Nærmest kameraet ser vi Eddy Vike.

relse. For apparater med engangsbeholdere byttes den brukte med en ny. Brukte/skadede apparater innleveres på lageret på vegsentralen som sørger for å få apparatene sendt til trykkprøving/omfylling.

#### 9. Ansvar for gjennomføringen av kontrollen

Det er maskinavdelingen som har an-

svar for gjennomføring av den årlige kontrollen.



## obs! obs! YRKESBEVIS

I nummer 5 i 1982 hadde vi en artikkel om yrkesbevis og hvordan man skaffer seg dette.

På henvendelse fra Helge Auen minner vi om at alle maskinførere som ikke tidligere har fått utstedt yrkesbevis og de som skal ha ajourført sitt bevis for andre maskintyper, må ta kontakt med ham innen utgangen av februar.



# LAUVE BRU SKAL BYGGES UT TIL FULL BREDDE

av Jan Haugerød

Lauve bru skal nå bygges ferdig. Bare for vel ett år siden var det regnet med at det måtte gå mange år før det kunne skaffes penger til å gjennomføre byggetrinn 2. Grunnen til at arbeidene skal gjennomføres nå, er at det mangler ferdige planer andre steder. Ved omdisponering av midler vil Lauve bru gå inn som et reserveprosjekt i 1983.

Første byggetrinn som omfattet bygging av ny bru med 1 kjørebane ble gjennomført i 1981. Grunnen til dette var at det den gang var svært vanskelig med penger og at den gamle brua var så dårlig at det måtte gjøres noe. Ved å gjøre en slik halvgjort jobb løste man de 2 største proble-

ne på stedet. Akseltrykket på riksvegen kunne økes, og de myke trafikantene fikk sikkerhetsmessig tilfredsstillende forhold ved at gamlebrua ble beholdt som gang- og sykkelveg. Første byggetrinn omfattet foruten brua også bygging av ny riksveg, gang- og sykkelveg og en del omlegginger av kommunale og private veger.

De arbeidene som er utført kostet til sammen ca. 3,3 mill. kroner. Nå er det beregnet å bruke ca. 2,5 mill. kroner.

Arbeidene med brua vil starte opp på senvinteren og er beregnet ferdig i løpet av høsten. Det er oppsynsmann Naas som blir daglig leder på arbeidsstedet. Han vil ha med seg 4-5 av våre egne anleggsfolk til å utføre jobben.

*Lauve bru skal nå bygges ferdig. I 1981 var det bare penger til å bygge brua ut med 1 kjørebane. For biltrafikken har det skapt vanskeligheter da det ikke har vært mulig å møte biler på brua.*



# Tunneldriverne drar hjem igjen

av Per Härter



Etter avsluttet jobb har «driverne» fra Hordaland nå reist hjem igjen. De siste reiste 23. desember. Det er nå drøyt 2 år siden arbeidene på tunnelen startet. Da var de første av de erfarne driverene, ialt 24 mann utlånt fra vegvesenet i Hordaland, vel på plass. Karene har siden starten i 1980 arbeidet på en treskiftordning med 14 dager på anlegget og en uke hjemme. De reiste nå hjem etter som de var ferdig med sine skift.

Tirsdag samme uke første skift skulle reise hjem, hadde alle - å anlegget lang matpause, eller rette sagt den tradisjonelle «julekaffen» på Hotel Sositeten.

Vegsjefen som også deltok på denne litt spesielle «julekaffen» nyttet anledningen til å takke alle for prima innsats, noe som har resultert i at nye E-18 kan åpnes et halvt år før beregnet tid. For hordalendingenes del ble de takket med innbydelse for alle til åpningen 14. mai i år. Vegsjefen karakte-

riserte samarbeidet over fylkesgrensene om Holmestrandsanlegget som spesielt interessant og lærerikt. Vegdirektoratet fikk også sitt, med takk for verdifull hjelp, ikke minst på det geologiske felt.

Ordfører Manni Nordli var også tilstede og på Holmestrand kommune's vegne takket han for innsatsen. Noen har nok merket en viss sjenanse med støv og støy under anleggsperioden, mente han, men ulempene har, alt tatt i betraktning, vært minimale når en tenker på det store arbeidet som har foregått inne i fjellet.

Det har også vært hyggelig å konstatere, sa ordføreren, at det har vært jobbet raskt og effektivt. Det snakkes jo så ofte om lavt tempo i statsetater, men det kan tydeligvis ikke gjelde vegvesenet. Ikke noe privatfirma kunne gjort denne jobben raskere og billigere en dere, sa ordfører Nordli til slutt.

# Noen ansatte om

## PRODUKTIVITETSKAMPANJEN

av Jan Haugerød

1982 er forbi, og det samme er produktivitetskampanjen i staten. Det er ikke det samme som at det er slutt på produktiviteten. Kampanjen var bare ment å sette i gang en prosess som skulle gi en gunstig utvikling i produktivitetssammenheng. Har det så gått slik som vi ventet? Er det i løpet av 1982 skjedd noe på våre arbeidsplasser som indikerer at vi er blitt mer produktive enn tidligere?

Vi har tatt en prat med et tilfeldig utvalg av våre ansatte. De sier her sin mening om produktivitetskampanjen.



*Ove Jensen,  
Ås vegsentral*

Det er både bra og fornuftig å diskutere produktivitet, og jeg tror at en slik kampanje er nyttig. Hvis vi skal kunne greie å konkurrere med privat virksomhet og forsvare våre egne arbeidsplasser, er det nødvendig å opprettholde en god produktivitet.

I disse dager er vi imidlertid i en litt uvanlig situasjon. Alle vinterforberedelsene er unnagjort, og vi går ferdig forberedt og venter på snø. Det er ikke

lett å kombinere produktivitet og en høy beredskapssituasjon.



*Georg Johansen,  
anleggsavdelingen.*

Jeg har både lest og hørt en del om kampanjen. Her på anlegget har det vel ikke skjedd noe som har hatt en direkte sammenheng med kampanjen. Vi har hatt og har en god produktivitet på anlegget, og arbeider hele tiden for at resultatene skal bli best mulig. Vi har her en fin sammensveiset arbeidsgjeng som arbeider svært godt sammen.

Det kan vel hende at vi har hatt kampanjen i underbevisstheden, for vi har i løpet av året satt oss visse mål som vi skal forsøke å nå. Dette kan være et mer eller mindre indirekte resultat av kampanjen. Bl.a. har vi tatt for oss en av våre egne lastebiler for å se hvor stort overskudd vi kan få på bilen.

Jeg tror at slike kampanjer har noe for seg. De kan medvirke til en holdningsendring slik at vi blir mer effektive.



*Wenche Linnom,  
Adm.avd. vegkontoret*

Jeg synes at det er en god tanke, og det er behov for å bedre produktiviteten i vegvesenet. Jeg er imidlertid noe betenkt, og har liten tro på at en kampanje slik den nå er gjennomført vil virke. Det er etter mitt syn lagt for stor vekt på å endre ting som gir små resultater mens de store og virkelige ressurskrevende arbeidene går som før. Innenfor disse områdene kjenner jeg ikke til at det i vegvesenet er gjort noe for å bedre produktiviteten.



*Magne Stenbrenden,  
vedlikeholdsavdelingen*

I min arbeidssituasjon har jeg ikke merket noe særlig til produktivetskampanjen. Nå i vinter er jeg i en litt spesiell situasjon i det jeg er med på beredskapsvakt, og dette er det nok vanskelig å kombinere med noen spesielle produktivitetstiltak.

Jeg har tro på at slike kampanjer kan gjøre at vi får en bedre utnyttelse

av arbeidsdagen vår. Jeg tror også at det her i vedlikeholdet er arbeidsoppgaver som kan gjøres bedre og mer rasjonelt slik at vi får utnyttet de ressursene vi har på en bedre måte. Jeg tror at det er viktig for vegvesenet å markere seg som en god og effektiv etat.



*Roald Johansen,  
Ås vegsentral*

Det er behov for produktivetsfremmende tiltak i vegvesenet. Innenfor flere områder er det behov for en samordning av virksomheten for å få en bedre utnyttelse enn nå.

En slik produktivetskampanje er positiv hvis den fører til noen konkrete forandringer. Hittil kan jeg ikke se at det har skjedd noe. Gjennom foreningen har vår gruppe ansatte sendt inn forslag til tiltak, men som sagt har det foreløpig ikke skjedd noe.



*Kåre Krokeborg,  
anleggsavdelingen*

Jeg har ikke fulgt noe særlig med i det som har vært skrevet eller sagt om



# MASKINNYHETER

av Per Härter



Den nye Åkermann-maskinen med Åge Nilsen i førerhuset.

kampanjen, og har heller ikke merket noe spesielt her på anlegget. Jeg synes vi har jobbet bra hele tiden og hatt en god utnyttelse av utstyret vårt.

Jeg kjører lastebil og bilen har gått med overskudd. Særlig hjalp det å få på dumperkasse på bilen. Den fikk jeg montert for et par år siden. Nå begynner imidlertid motoren å bli dårlig så jeg tror det trengs en ny bil hvis vi skal unngå reparasjoner og driftsstans i tiden fremover. Hvis det skjer kan fort overskuddet bli snudd til underskudd.

Midt oppe i julefeiringen fikk vi i 82 tilskudd på høvelsiden. Det vil si at vi fikk 2 nye Volvo BM 3500 veghøvler til en samlet verdi av 1,7 mill. kr. Den ene ble overtatt av Ivar Antonsen for distrikt 1 og den andre av Trond Søgård for distrikt 2.

Vi har også fått en ny hjulgående gravemaskin av typen Åkermann H7 MB. Dette er en maskintype vi har hatt i ett års tid og som det er høstet gode erfaringer med. Maskinen er overtatt av Åge Nilsen og er satt i arbeid hos oppsynsmann Odd Arntzen på Hortensveien.

Velferdskomiteen orienterer:

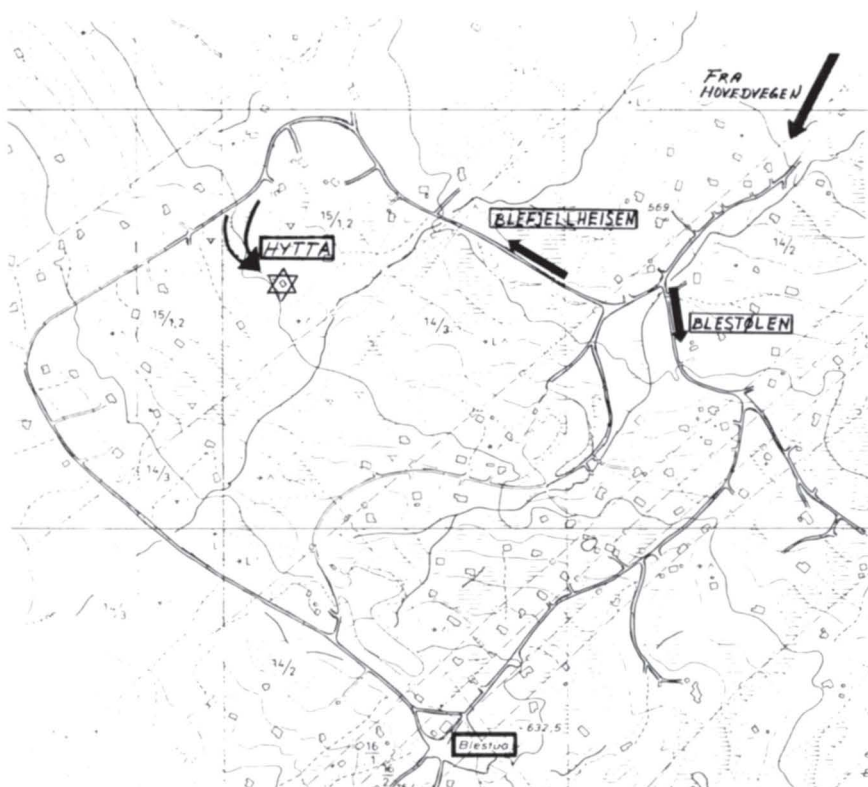
# NYE UMLEIEHYTTER

Som alle nå er kjent med er leieavtalene for de to hyttene vi disponerte i fjor, Sigdal og Skrim, ikke fornyet.

Vi har imidlertid skaffet til veie nye alternativer, og vi håper at disse vil oppnå like stor popularitet som fjorårets hytter. Etter vår me-

ning burde alt ligge til rette for det.

Vi har i år tenkt å prøve oss med tre hytter, beliggende på Bløfjell, Skrim og Seljord. I det etterfølgende skal vi gi en kort orientering om de tre hyttene.



## BLEFJELL

Hytta eies av en kar ved navn Ivar Hal-lerud, Sundbyfoss. Terrengmessig vil vi tro at dette er midt i blinken. Hytta ligger ca. 600 m.o.h., ca. 1,5 km bilveg fra Blefjellheisen og ca. 3 km fra Bles-tølen.

Hytta er ikke stor, totalt ca. 40 m<sup>2</sup>, fordelt på stue med kjøkkenkrok samt to sovealkover, med to køyer (over og underkøye) i hver. I den ene alkoven er sengebredden tilstrekkelig til to per-soner i hver køye.

Toalett finnes i egen bod i tilknytning til hytta. Inngang til denne skjer fra ut-siden (dør ved siden av inngangsdø-ren). Spesialplastposer til toalettet samt torvstrø må kjøpes ved bommen. Toalettet skal tømmes når hytta forla-tes. Dette gjøres ved at posen knyttes sammen og kastes i søppelcontainer. Ny pose monteres og torvstrø helles i. Gi beskjed til velferdskomiteen om eventuelle utgifter til kjøp av plastpo-ser og torvstrø.

Øvrige stikkord: Innlagt elektrisitet, lys, panelovn, TV, el. kjøleskap, pro-pan kokeapparat, kombinert peis/ovn for vedfyring. Rennende vann hentes i bekk mellom vegen og hytta (stedet er merket).

Vi gjør oppmerksom på at eieren har forbeholdt seg retten til selv å be-nytte hytta i vinter- og påskeferien.

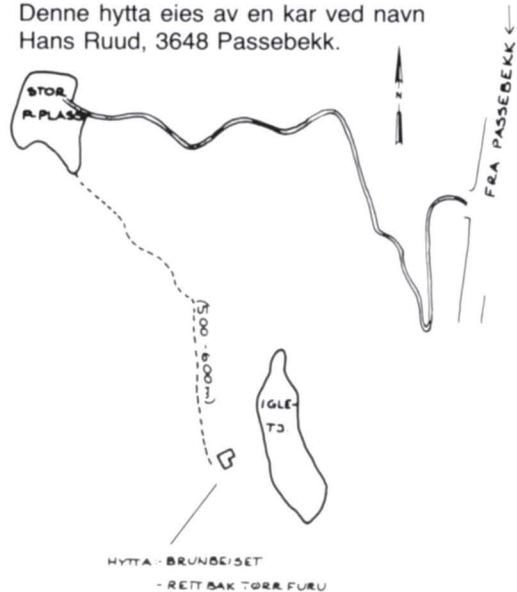
### Reiserute: (fra Kongsberg)

- Følg rv. 8 mot GEILO.
- Etter ca. 1,5 mil fra Kongsberg: Kjør rett fram retning HØYMYR.
- Etter vel 1 mil: Kjør til venstre ret-ning BLESTØLEN (Bomveg).
- Etter ca. 6 km: Kjør til høyre retning BLEFJELLHEISEN
- Etter ca. 400 m: Kjør til venstre.
- Etter ca. 150 m: Furu på venstre si-de av vegen med skilt MYRENGA.

- Ca. 100 m over myra: Brun hytte, hvite vindskier, rødt tak. (Hvis det er mørkt når man kommer fram er det en fordel å ha med seg lomme-lykt).

## SKRIM

Denne hytta eies av en kar ved navn Hans Ruud, 3648 Passebekk.



Hytta ligger ikke mer enn ca. 200–300 meter fra den hytta som vi i fjor leide av Aksel Akerholt.

Størrelsen på hytta er ca. 60 m<sup>2</sup>, in-neholdende stue m/kjøkkenkrok samt soverom med to køye plasser i hvert rom.

Øvrige opplysninger:

- Tre-bluss propan kokeapparat (ik-ke kjøleskap).
- Snurredass
- Stor vedovn + egen peis.

Vi gjør oppmerksom på at dekketøy/ inventar i det øvre hjørneskapet i stua ikke skal benyttes.

Godt drikkevann kan som kjent væ-re et problem i Skrimtraktene. Det an-befales derfor å ta med vann til å dri-k-

ke (saft/kaffe/te etc.). Vann til vasking kan om sommeren hentes i tønna ca. 100 meter øst for hytta. Om vinteren er det et greit alternativ å smelte snø.

#### *Hyttas beliggenhet:*

Naturlig utgangspunkt er syd-østre hjørne av den store parkeringsplassen på Skrim.

På sommerstid er det tydelig oppgått tråkk/sti som fører til og forbi hytta. Nå vinterstid er det skispor, og kun ett sådan som ikke skulle være til å ta feil av. Avstand fra parkeringsplassen til hytta er ca. 500–600 meter. Terrenget går slakt nedover hele vegen, tidsforbruk 4–5 min. på ski, ca. 10 min. til fots.

Et godt kjennetegn når man er framme er ei stor tørr furu som står like nord for hytta. Hytta er brunbeiset med hvite vinduer og inngang fra øst.

### **SELJORD**

Denne hytta eies av vår oppsynsmann Halvor Garvik. Hytta ligger på vestsiden av Seljordvannet, ca. 8 km fra Seljord sentrum, og med nydelig utsikt over Seljordvannet. Hytta ligger ikke mer enn 50–60 meter fra vannet, men relativt høyt slik at det er bratt fra hytta og ned til vannet. Her er fine muligheter både for fiske og bading. Vi tar dessuten sikte på å skaffe til veie en Pram.

Dette er en relativt stor hytte, inneholdende stor stue med kjøkkenkrok. Det er to sovrom med tre sengeplasser i hvert rom. I stua er det dessuten sovesofa med god plass til ytterligere to personer. Avtrede i form av god gammeldags utedo i egen bod tilknyttet hytta. Inngang fra utsiden på baksiden av hytta. Tømming av denne når det måtte bli nødvendig kan skje ved å grave innholdet ned i ei lita myr mellom vegen og hytta. Foran hytta er det

stor overbygd veranda med utstikt over Seljordvannet.

#### *Øvrige opplysninger:*

- Propan kjøleskap og kokeapparat.
- Kombinert peis/ovn for vedfyring (Ved ligger lagret under hytta).
- Vann kan tas fra Seljordvannet, enten ved å hente i bøtter eller kanner, eller ved hjelp av egen heiseanordning (vinsj) like på nedsiden av hytta. Vann kan også tas fra bekk nord for hytta (avmerket på kart). Vannet kan tømmes i brønn ovenfor hytta og derfra tas inn til kjøkkenet gjennom spring.

#### *Reiserute: (fra Bø)*

- Følg rv. 36 fra Bø mot Seljord.
- Etter ca. 8 km: Ta til venstre og følg fylkesveg 156 (vest for Seljordvannet).
- Etter ca. 1 mil langs denne vegen er vi framme. Tydelig parkeringsplass på høyre side av vegen, ca. 1 km forbi GARVIK LANDHANDEL. Vegvesenets merke er festet på et tre der vi kan parkere bilen. Parkeringsplassen blir ikke brøytet.
- Fra parkeringsplassen er det tydelig sti ned til hytta, som ligger omlag 200 meter fra parkeringsplassen.
- Hytta er også påsatt vegvesenets merke.

Ønsker man å ta bilen for å komme i skiterreng kan man kjøre først til Seljord og så opp Grunningsdalen. (Lifjelltraktene). Et annet alternativ er å dra til Bø og opp til Lifjell denne vegen. Et tredje alternativ kan være å ta av i vegdelet like før parkeringsplassen vår, retning FISKEHØL (KILEN) og videre mot KVÅLSGARD.

Til slutt skal vi gi en del praktiske opplysninger om leie og bruk av hytte-





ne. Nøkler til hyttene fås utlevert på følgende fem steder:

- Vegstasjonen, Sande
- Biltilsynet, Horten
- Vegkontoret, Tønsberg
- Biltilsynet, Larvik
- Vegstasjonen, Verningen

For å spare utgifter til innkjøp av nøkler vil det altså ikke bli plassert ut nøkler på Ås vegstasjon og biltilsynet i Tønsberg og Sandefjord.

Når det gjelder innbetaling av hytteleien har vi dessverre enkelte restanser. Driften av hyttene er som kjent basert delvis på leieinntektene og vi er således avhengig av å få disse pengene inn. Med det leiebeløp vi opererer med burde ikke dette være noe stort problem, men når gjentatte purringer ikke nytter blir det både tidkrevende og tildels ubehagelig for oss som må stå for innkrevingen.

Vi henstiller til alle leietakerne om å være påpasselige med leieinnbetalingen og fastsetter som en regel at leiebeløpet skal være innbetalt senest en uke etter avsluttet leieforhold.

Hvis problemet vedvarer vil vi vurdere å innkreve leien forskuddsvis.

Leiebeløpet er fastsatt til kr. 50,- pr. døgn (75,- kr./døgn i vinter- og påskeferie).

Innbetalingsblanketter er lagt ut på de samme stedene som man får utlevert nøkler.

Vi oppfordrer dessuten alle om å ta med seg hjem igjen mat som blir til overs. For at det ikke skal skje en oppfylling i kjøkkenskapene gjelder dette alle matvarer.

Hyttereglementet vil bli hengt opp i samtlige av hyttene, og vi vil forøvrig i senere nummer av Vestfolder'n ta inn opplysninger og orientering i den grad det er nødvendig.

Til sist en oppfordring om å benytte seg av hyttetilbudet. Samtlige hytter kan trygt anbefales.

Flittig bruk sikrer fortsatt og god drift.

Hilsen Velferdskomiteen.

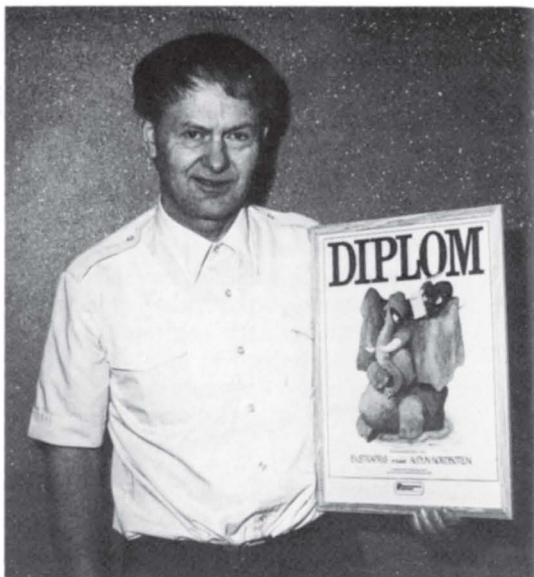
*Produktivitets-*  
*kampanjen*  
**PREMIE TIL**  
**AUDUN**  
**NORDBOTTEN**

av Jan Haugerød

**Audun Nordbotten på vedlikeholdsavdelingen har fått premie på kr. 1.000,— i forbindelse med et forslag han har sendt inn i premiekonkurransen i forbindelse med produktivitetskampanjen. Ved en tilstelning i Forbruker- og administrasjonsdepartementet like før jul fikk Audun Nordbotten utdelt sin premie sammen med 20 andre som fikk ekstrapris. Det ble også delt ut 1 første og 5 annen premier. Det var forbruker- og administrasjonsminister Astrid Gjertsen og rasjonaliseringsdirektør Inger Louise Valle som sto for utdelingen.**

Nordbotten har fått premien for et forslag som gikk ut på hvordan få bedre organisering, planlegging, produksjon og ledelse i vegvesenet. Han påpeker bl.a. uheldige forhold ved funksjonsdeling og isolasjon ved oppretting av spesialfunksjoner. Også forholdet og sammenligninger mellom personell i utedriften og kontoret ble belyst i forslaget.

For å unngå slike uheldig forhold, foreslår Nordbotten en rekke måter å løse problemene på. Dette kan gjøres gjennom delegasjon av myndighet el-



ler ved å bryte ned grensene mellom avdelingene slik at den som planlegger en veg er med på å bygge den for han igjen går tilbake for å planlegge nye vegger. Av andre ting kan nevnes at opplæring i større grad bør skje i arbeidssituasjonen, møtevirksomheten bør effektiviseres, det bør etableres åremålsstillinger i større grad enn tidligere m.v.

Dette forslaget er blitt plukket ut blant 550 forslag som kom inn til den spesielle konkurransen. Forslagene ble først vurdert og bedømt av 3 uavhengige private konsulenter før uttagningskomiteen foretok den endelige avgjørelsen.

Kopi av forslaget er sendt rundt til en del ansatte ved vegkontort, og andre interesserte kan få kopier ved å ta kontakt med Nordbotten.

Fra sentralt hold i kampanjesenteret er premievinnerne bedt om å rapportere inn hva som skjer med forslagene lokalt. Etter det Nordbotten kjenner til, er det foreløpig ikke foretatt noen behandling av forslaget ved vegkontoret.

# Justering av vegnormalene med sikte på utbedringsarbeider

De eksisterende vegnormaler passer dårlig for utbedringsarbeider. Det er et klart behov for retningslinjer på dette felt, særlig når stadig mer av vegbevilgningene brukes til opprusting av vegene. En justering av normalverket med sikte på utbedringsarbeider vil kunne bety besparelser i anleggskostnader. Det slår en arbeidsgruppe i Utvalg 22 av Nordisk Vegteknisk Forbund fast i sin rapport: Opprustning av veger. Geometrisk utforming, som er offentliggjort høsten 1982.

Arbeidsgruppen har tatt for seg følgende tre felter:


- Oversikt over hvilke data som finnes om eksisterende vegers tilstand.
- De ulike grunnparametrene som bestemmer de geometriske minsteverdier. De enkelte parametres betydning for minsteverdiene og deres sikkerhetsmessige betydning er vurdert.
- Alternative geometriske minsteverdier som kan danne grunnlag for fastsetting av geometriske minstekrav ved vegutbedringer.

Arbeidsgruppen har konsentrert sitt arbeide vesentlig om de to siste punktene. Gruppen har lagt frem noen gjennomregnede eksempler som viser hvordan ulike kombinasjoner av grunnparametre påvirker minstekravene for de forskjellige geometriske elementer. Av de ca. tyve grunnparametre som bestemmer de geometriske minsteverdiene, har arbeidet vært konsentrert om hinderhøyde, maksimal overhøyde, reaksjonstid, total friksjonsfaktor, bremsefriksjonsfaktor og

sidefriksjonsfaktor, fordi disse betyr mest i forbindelse med vegutbedring. Gruppen mener at de geometriske minsteverdier i tillegg til å gjøres avhengig av en hastighetsreferanse, også bør varieres med trafikkmengde. Relativt små justeringer i grunnparametrene får etter gruppens oppfatning betydelig virkning på de geometriske minsteverdiene, uten at dette går ut over de sikkerhetsmessige aspekter ved veggeometrien.

Norske representanter i utvalget har vært Gerhard Hjelbak, formann, og Jan Erik Engstrøm, sekretær. Øvrige arbeidsutvalgsmedlemmer har vært William Wellis, Danmark, Pekka Jokela, Finland og Lars-Ingvar Larsson, Sverige.

Rapporten kan bestilles ved henvendelse til Veglaboratoriet, Vegdirektoratet, Postboks 6390 Etterstad, Oslo 6, tlf. (02) 46 69 60.

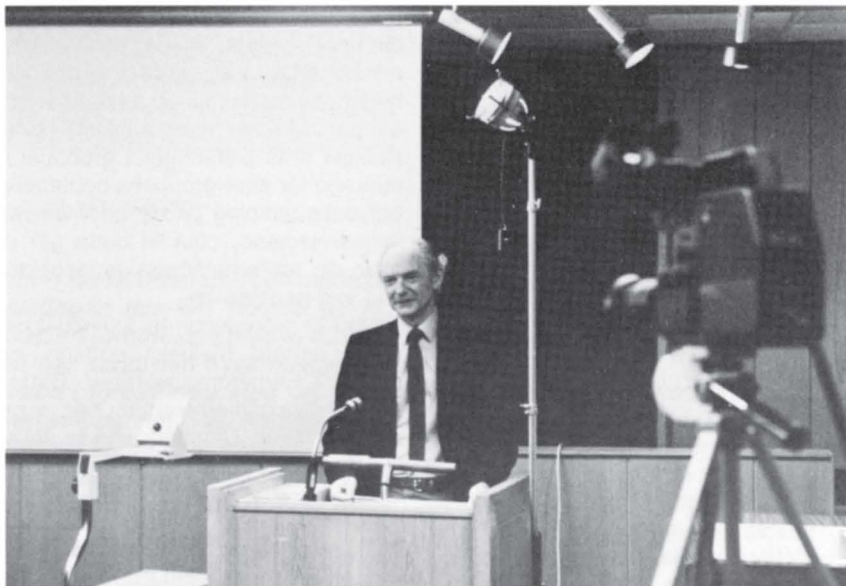


Det eldre ekteparet besluttet å selge huset og kjøpe seg en leilighet. Mannen viste kona leiligheten han hadde fått tak i.

- Jeg liker den ikke, sier hun.
- Hvorfor ikke?
- Det er ikke noen gardiner på badeværelset. Hver gang jeg vil ta et bad, kan naboene se meg naken!
- Ingen fare, sier mannen, - bare du bader EN gang, så kjøper nok naboene gardiner!

# Regionalt kurs for egne forelesere Telemark og Vestfold vegkontorer

av Mary Kristensen



*Stasjonssjef Olav Aas framfører her et, selvvalgt emne mens det foretas opptak på intern TV.*

**I november i fjor ble det for første gang i Statens vegvesen arrangert kurs for egne forelesere.**

**Kurset varte i 3 dager og var meget innholdsrikt. Forelesere var høgskolelektor Karen E. Hauge fra Eik lærerhøgskole og konsulent Per A. Bjerke fra NRK.**

Karen E. Hauge foreleste om pedagogisk psykologi, planlegging og gjennomføring av undervisning og forskjellige undervisningsmetoder. Per A. Bjerke tok for seg bruk av AV (audio-

visuelle)-hjelpemidler. Dessuten framførte hver deltaker et selvvalgt emne på intern TV. Dette ble siden avspilt og vurdert. Først fikk «foredragsholderen» anledning til å «kritisere» seg selv, dernest ble ordet gitt til de øvrige deltakerne som i tur og orden frimodig kom med ros og ris. Til slutt kom Bjerke med sin vurdering og gode råd.

Som nevnt, var det første gang at det ble arrangert et slikt kurs, og kontorsjef Fiane fra Vegdirektoratet var til stede som observatør for om mulig finne dette kurset så interessant at det



# AKAN-utvalget informerer

**Alkohol- og narkotikaproblemet er vanskelig å løse, men ikke uløselig om vi alle hjelper til.**

**Et hjelpeprogram i denne forbindelse har AKAN – arbeidslivets komité mot alkoholisme og narkomani – som har opprettet et utvalg ved Statens vegvesen, Vestfold.**

## **Hva er alkoholmisbruk?**

En helt dekkende definisjon av begrepet alkoholmisbruk er det ikke lett å gi. De fleste vil være enig om at et regelmessig alkoholforbruk som stadig medfører beruselse og leder til medisinske, sosiale eller økonomiske konsekvenser, er misbruk av alkohol. Overgang fra alkoholmisbruk til alkoholisme foregår vanligvis så umerkelig at vedkommende selv meget sjelden er klar over situasjonen før det er for sent.

Det som i første rekke karakteriserer misbrukeren er at han mister styringen med sitt forbruk. I arbeidssitua-

sjonen kan det vise seg på forskjellige vis, f.eks. ved:

1. *Stort fravær i forbindelse med fridager og lønningsdager*
2. *Skoft*
3. *Ofte for sent framme*
4. *Ofte sykemeldinger*
5. *Store forandringer i humør og samarbeidsvilje*
6. *Økning i antall feil i arbeide*
7. *Arbeidsulykker*
8. *Økt hyppighet i å forlate arbeidsstedet i arbeidstiden.*

## **Vegvesenets holdning**

Bruk av rusmidler er i de fleste tilfeller en personlig sak. Likevel kan det oppstå situasjoner hvor rusmiddelbruk blir en sak som også angår andre, f.eks. familie, arbeidsmiljøet og arbeidsgiver.

Som ansvarlig veg- og trafikketat og arbeidsgiver synes det derfor riktig at Statens vegvesen, Vestfold, presiserer hva dette har å si for arbeidsforholdet og samtidig kan tilby hjelp der hvor det måtte trenge.

---

kunne benyttes i vegvesenet forøvrig.

Grunnen til at slike kurs er kommet i gang, er den plassen som kursvirksomheten etter hvert har fått i vår virksomhet. Hvis vi kan benytte egne forelesere i større utstrekning enn hittil, er dette både praktisk, økonomisk og fordelaktig.

– *Så gjenstår det å se om resultatene viser seg i praksis.*

## **Hvordan kan du få hjelp?**

Arbeidsplassen har vist seg å være et av de viktigste steder hvor alkoholmisbruk kan bekjempes. AKAN i Statens vegvesen, Vestfold er opprettet på denne bakgrunn i et samarbeide mellom virksomheten og de ansattes tiltsvalgte.

Hva gjør du hvis du selv føler at du begynner å få misbruksproblem?

Ta kontakt med en av AKAN-utval-

gets medlemmer! Da kan du få en orientering om hva som kan tilbys av hjelp.

Hva gjør du hvis du mener at en arbeidskamerat har gryende problemer?

Forsøk å få ham/henne til å oppsøke et av AKAN-utvalgets medlemmer eller følg vedkommende dit.

Ved henvendelse som ovenfor kan AKAN tilby et behandlingsopplegg på frivillig basis og *under full diskresjon*.

Det er ellers klart at misbruk av alkohol eller andre rusmidler i arbeidstiden eller misbruk som fører til hyppig fravær er i strid med arbeidsreglementet og kan medføre avskjed.

Også her kan AKAN komme inn med hjelpetiltak hvis vedkommende vil gå med på et forpliktende behandlingsopplegg for å beholde sin arbeidsplass. I opplegget inngår også at en kan få velge en av sine arbeidskamerater som daglig støttekontakt. AKAN-utvalget vil gi all sin støtte for å lette situasjonen for den som vil bort fra sitt misbruk.

### ***Utvalgsmedlemmer har taushetsplikt!***

#### **Hvorfor hjelpe?**

Vegvesenet føler at dette er hjelp for alle parter. Det er en trygghet og en tilfredsstillende å ha et arbeide uten et voksende rusmiddelproblem.

**AKAN vil hjelpe** – hjelp oss derfor med dette.

#### **AKAN's målsetting**

Søke å motvirke alkoholmisbruk og narkomani. Hjelp dem som er kommet i vansker på grunn av alkohol eller narkotika.

***AKAN er opprettet av Landsorganisasjonen i Norge og Norsk Arbeidsgiverforening i erkjennelse av at alkohol og narkomani er problemer som griper inn i arbeidslivet.***

### **AKAN-utvalget ved Statens vegvesen,**

#### **Vestfold består av:**

*Hovedkontakt for biltilsynet:*

*Erik Duvholt*

*Hovedkontakt for vegkontoret:*

*Norma Enes*

*Hovedkontakt for driften:*

*Øyvind Myhre*

*Personalkonsulent:*

*Per Vaadal*

*Verneleder:*

*Karsten Gjersøe.*

*Representant for bedriftshelsetjenesten vil bli oppnevnt når den omorganiserte bedriftshelsetjenesten settes i gang.*

*AKAN-utvalget arbeider etter retningslinjer som er utarbeidet for Statens vegvesen, Vestfold.*



Den unge jenta fortalte moren hvor moro hun hadde hatt det på hotellet i vinterferien.

– Jeg møtte en sjarmerende mann, og vi spilte bordtennis hele kvelden. Virkelig moro!

– Men du har vel aldri likt bordtennis?

– Nå liker jeg det. Jeg slo ballen galt slik at den havnet under bordet, – og vi måtte begge lete etter den. Så slo han ballen galt slik at den havnet under bordet, og vi måtte begge igjen lete etter den. Det var moro!

– Men jeg forstår ikke, sa moren, – hvor kommer det morsomme inn?

– Under bordet . . .

# HVOR ER DETTE?



Foreløpig siste nøtt var vanskelig og det var et par bomskudd blant besvarelsene. Vi kan nå røpe svaret. Bildet var fra Svelvik og den gamle riksveg 319 gjennom byen.

Det var en lokal kjendis som gikk av med konfektesken denne gangen. Kjendis er han fordi han ble presentert i forrige nummer av Vestfoder'n og fordi en vei i Svelvik er oppkalt etter ham. Nemlig pensjonert vegvokter Sigurd Johansen. Oppgaven hadde han løst sammen med Mette Jonassen. Vi gratulerer begge to. Konfektesken er oversendt.

Siden dette er siste gang vi deler ut konfekt, vil vi dele ut en ekstra konfekteske. Den går til 3 jenter på biltilsynstasjonen i Larvik. De greide å løse oppgaven ved hjelp av heftet «Sykkelkart i Vestfold» som ble gitt ut i fjor. Uten at vi var klar over det, står det et bilde av nøyaktig samme sted i Svelvik på side 52 i dette heftet. Det viser at enkelte av oss følger nøye med i det vi får tilsendt, og vi synes de fortjener en konfekteske. Vi gratulerer Kirsten Løkslid, Reidun Abrahamsen og Hilde Strand.

---

## Opplæringstiltak for maskinavdelingens ansatte i 1982

Vi har tidligere gitt en oversikt over opplæringstiltakene for den øvrige delen av vår virksomhet. Her kommer resten og det er maskinavdelingens virksomhet innenfor kurssektoren i 1982. Oversikten over

kursvirksomheten i 1982 skulle således være komplett.

Det er ellers foretatt arbeidsplassopplæring i bruk av feiemaskiner, valser, kantklippere, høvler og hjullastere.

<i>Antall kurs</i>	<i>Emne</i>	<i>Varighet dager</i>	<i>Antall deltakere</i>
1	Bruk og vedlikeh. av Volvo F-7	1	6
3	Hydraulikkutstyr til VW-LT 35	1	22
5	Bruk og vedlikeh. av vegpiskemaskin	15	12
1	Bruk av brannslukningapp.	2	120

# Biltilsynet tar steget inn i EDB-alderen

av Per Vaadal

EDB-bruken har banket på døra til biltilsynet i lange tider, men først nå ser det ut til at noe skjer.

Som alle nyskapinger skal også denne «skapningen» ha et navn og døpenavnet i denne forbindelse er AUTOSYS. Navnet beskriver et førerkort- og motorvognregister som er plassert i Oslo (Statens driftssentral) og hvor biltilsynsstasjonene kan søke på nevnte register og få frem data på skjermer.

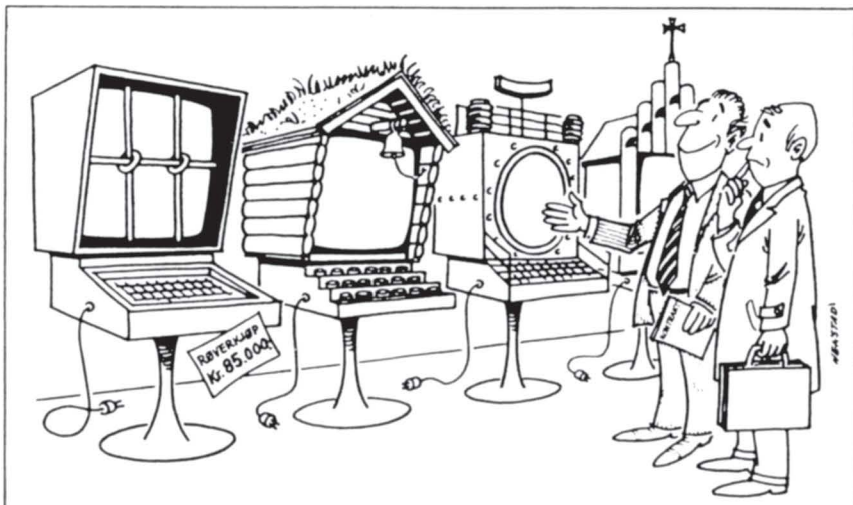
Biltilsynsstasjonene i Horten og Tønsberg vil få nevnte muligheter fra

begynnelsen av mai d.å.. I måneds-skiftet april/mai vil det ved disse to stasjonene bli installert terminaler bestående av en skrivevel og en skjermenhet. Hver stasjon forventes å få 4 terminaler.

I tiden fram til mai vil det foregå opplæring av personell ved de to stasjonene. De vil først få et grunnkurs i EDB og når utstyret er installert vil det bli gitt praktisk brukeropplæring.

Så er det å håpe at EDB'n vil bli et positivt bidrag i arbeidssituasjonen.

*« – og dette er vår store nyhet – bransjerettede miljøskapende dataskjermer. De er blitt veldig populære, og er bl.a. solgt til Justisdepartementet, Fellesmeieriet og Rederforbundet. Vegvesenets modell er nå under utvikling.*





# ERSTATNINGSKRAV I 1982

av Yngvar Pedersen

**Vi har i 1982 registrert 103 krav mot 76 i 1981 og 57 i 1980. Av dette utgjør krav mot vegvesenet 79 mot 43 i 1981 og 30 i 1980.**

**I 1982 sendte vi ut 24 krav mot 33 i 1981 og 27 i 1980.**

Totalt mottok vi spesifiserte krav om erstatning på ca. kr. 340.000,- pluss 12 uspesifiserte krav. Av disse er 16 krav avvist, mens resten er betalt eller under behandling. Totalt har vi avvist krav for ca. kr. 75.000,- samt 6 uspesifiserte krav.

Av kravene vi fikk inn, gjaldt 34 skader etter anleggsarbeidene i Holmestrand, totalt ca. kr. 50.000,- + 4

uspesifiserte krav. 16 gjaldt andre anleggskader, f.eks. vannskader.

Når det gjelder våre biler og maskiner fikk vi inn 16 krav hvorav 3 gjaldt rygging og 3 vikeplikt, 2 påkjørsler bakfra og 3 brøyting. Jeg kan samtidig nevne at vi allerede pr. 7. januar 1983 har fått inn 2 krav om erstatning for påkjørsler bakfra. Begge skjedde i desember 1982. Det er grunn til å nevne at vi bør holde skikkelig avstand til forankjørende bil.

For øvrig har vi bla.a. fått krav om erstatning p.g.a. brøytestikk, hull i vegen, steinsprut og skade p.g.a. saltsprut på granhekk.

De to største erstatningskravene



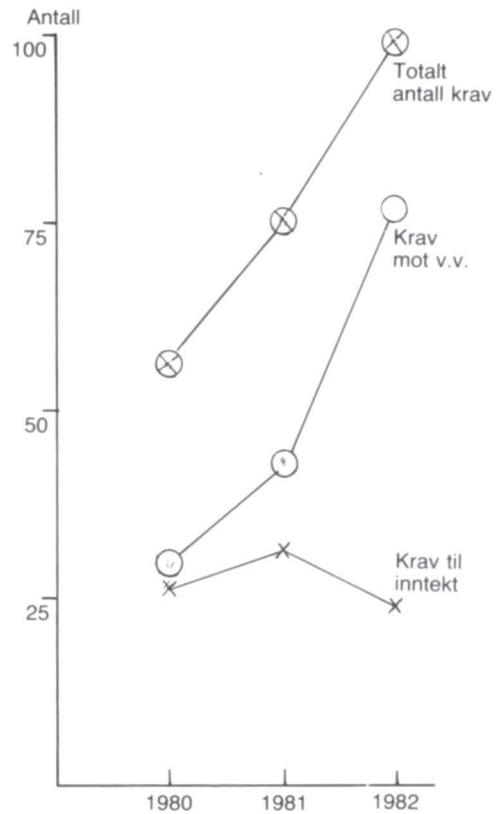
var begge på kr. 50.000,-. Det gjaldt skade på vannolle og ulemper p.g.a. fedrift. Det minste var på kr. 99,- og gjaldt knust speil p.g.a. brøytestikk.

Bilskadene varierte mellom kr. 18.508,- og kr. 285,40. Hovedvekten lå mellom kr. 4.500,- og kr. 6.500,-.

Kravene vi sendte ut, var på totalt ca. kr. 120.000,-. De varierte mellom kr. 27.280,- (skade på lyskryss og skilt i Holmestrand) og kr. 621,- (skade på rekkverk). Størsteparten av kravene lå mellom kr. 3.000,- og kr. 10.000,-. De fleste kravene gjaldt skader på rekkverk og skilt, men også lyskryssene var utsatt.

La meg her minne om at vi kan kreve erstatning av *Trafikkforsikringsforeningen* for skader på rekkverk og skilt, selv om vi ikke vet hvem som har påført skadene. Derfor bør slike krav også innrapporteres. Det må da tas et par bilder av skadene samt tas kontakt med politiet og nærmeste Viking eller Falken-stasjon for å høre om de har opplysninger om påkjørslen av skiltet eller rekkverket.

Vi har også sendt ut 3 krav for skader på våre biler.



# VEGEN EN RISIKOFYLT ARBEIDSPLOSS



**Selv om trafikkulykker med personskade i forbindelse med vegarbeider er få, viser intervjuer med vegarbeidere at de selv mener de har en utsatt arbeidsplass. Det er særlig trafikken forbi arbeidsplassen de opplever som risikofyllt. Farene for påkjørsel ved at bilistene kjører for fort forbi arbeidsstedet, skaper utrygghet. Dessuten er støy og forurensninger fra bilene med på å forringe arbeidsmiljøet.**

Dette fremgår av en rapport som en arbeidsgruppe innen Nordisk Vegteknisk Forbund nylig har lagt frem. Arbeidsgruppen som har bestått av en

representant fra Danmark, Finland, Norge og Sverige, har siden 1978 arbeidet med å klarlegge arbeidsmiljøet ved vegarbeide. I alle disse land karakteriseres arbeidsmiljøet som utilfredsstillende.

Det største problemet synes å være at bilistene ikke respekterer arbeidsvarslingen og følger de påbud som gjelder. Vegarbeide betyr en begrensning i trafikantenes frie ferdsel og skaper ofte irritasjon og konflikter som går ut over dem som arbeider på vegen.

Av de forskjellige typer vegarbeide er de bevegelige arbeider som utføres manuelt, ansett som de farligste. Det

gjelder for eksempel vegoppmerking og reparasjon av sporslitasje etter piggdekkbruk. Trafikkregulering forbi arbeidsplassen må også ofte skje manuelt, noe som i seg selv innebærer en risiko for vegarbeideren.

For at en vegarbeidsplass skal kunne oppleves som noenlunde trygg, trenges det beskyttelse eller avstand fra trafikken. På mange av våre vegar kan dette være umulig å få gjennomført fordi vegene ganske enkelt er for smale. Dessverre finnes det sjelden omkjøringsmuligheter, og reparasjon av vegen må derfor vanligvis foregå mens trafikken avvikles forbi arbeidstedet.

For å komme uvetting kjøring forbi vegarbeide til livs, bør det satses mer på bedre oppmerking, skilting og regu-

lering forbi arbeidsstedet, og trafikantene må læres opp til å vise hensyn ved passering av arbeidsstedet. Rapporten peker på at farene ved vegarbeidet kan minske ved å vurdere arbeidsmetodene og eventuelt erstatte manuelle metoder med bruk av maskiner. Også når det gjelder støy, kan arbeidsmiljøet bedres ved å ta i bruk støyskjermende maskiner og utstrakt bruk av personlig hørselsvern, likesom fartsbegrensninger vi gi mindre støy.

*Rapporten heter:*

*Arbeidsmiljø og vejarbejde  
Nordisk Vegteknisk Forbund  
Utvalg 41. Rapport nr. 1/1982.*

*Den kan fås ved henvendelse til  
Vegdirektoratet, Veglaboratoriet,  
Oslo.*

---

## *Et historisk tilbakeblikk*

# Utvikling av regnskapssystemet i vegvesenet

*av Martin Nordkvelle*

Først noen ord om selve vegvesenet. Det er ingen særlig gammel etat her i landet. Vegdirektoratet fylte 100 år for 15–20 år siden og ordningen med Statens vegvesen i de enkelte fylker er vesentlig yngre. Tidligere var det fylkene selv og kommunene som var vegbyggere og vegholdere. Ja for vegar har vi jo tross alt bygget her i landet i hundrevis av år.

Statens vegvesen som etat er altså ikke så gammel.

I et leksikon jeg har hjemme – utgitt i 1948 – står følgende å lese om vegvesenet:

*Vegvesenet hører under Arbeidsdep-*

*artementets alm. avd. og omfatter Vegdirektoratet under ledelse av en vegdirektør, og det kommunale styre av Statens og fylkenes vegvesen ledet av en overingeniør i hvert fylke».*

Slik var – grovt sett – vegetaten bygget opp da jeg begynte her i 1947, og det er for den perioden etter dette jeg vil nevne noen ord om utviklingen – eller endringen av regnskapssystemene vi har brukt og bruker i vegvesenet.

Den administrative oppbyggingen ved et vegkontor var også vesensforskjellig dengang.

Vegvesenet ble som nevnt ledet av

en overingeniør – senere i 1949 om-  
døpt til vegsjef.

Videre var det 2 driftsavdelinger her  
i fylket – Søndre og Nordre avdeling  
– hver ledet av en avdelingsingeniør.  
*En ekspedisjon* med administrasjons-  
kontor ledet av en vegfullmektig og *et*  
*kassakontor* ledet av en hovedkasser-  
rer.

I alt var vi 15–16 personer på kon-  
toret, og ute i driften var det 7 opp-  
synsmenn fra 1. juli 1947 da Fjeldbo  
ble ansatt. Men antall vegarbeidere –  
vegtenestemenn – var vesentlig høy-  
ere, ca. 250–300 på sitt høyeste om  
jeg husker rett.

Allt arbeide ute ble ivaretatt av de to  
driftsavdelingene – Søndre og Nordre  
avdeling – budsjetter, planer, anlegg  
og vedlikehold av vegnettet.

Administrasjonskontoret hadde  
dengang også arbeide med godkjen-  
nelse av konsesjoner, ruteopplegg,  
billettpriser og årlig rutebilstatistikk for  
hele fylkets rutebil drift. Dette arbeidet  
ble omkring 1949–50 overført til sam-  
ferdselskontoret som da ble opprettet.

Hovedkassereren hadde – for uten  
ansvaret for bokholderiet – som i seg  
selv var tidkrevende nok – også an-  
svaret for lønningene og utbetaling av  
disse til hver enkelt mann på arbeids-  
plassen mot personlig kvittering eller  
legitimasjon for utbetalt lønn. Den  
gang så vi pengene om det ikke var så  
mange. I dag får vi bare en lapp i pos-  
ten.

Denne jobben hadde hovedkasser-  
eren og hans kontor helt fra til 1/1-64  
hvoretter lønnen ble sendt over postgiro  
fram til 1968 da dette arbeidet ble ført  
over på EDB med fortsatt utbetaling  
over giro eller bank slik vi har det nå.

Fra 1. juli 1952 startet maskinavde-  
lingen med eget regnskap, men som  
underregnskap av riksvedlikeholdet.  
Maskiner og biler som var innkjøpt for  
riksvegvedlikeholdsmidler ble overtatt

vederlagsfritt. Maskiner innkjøpt for  
fylkesvegvedlikeholdets eller et eller  
annet større anleggs regning ble også  
overtatt og ført inn i systemet. Disse  
maskinene ble også i statusammen-  
heng ført opp som gjeld og beregnede  
avskrivninger, og renter for disse mas-  
kinene ble hvert år ført tilbake til opp-  
rinnelig kjøperanlegg som avdrag inn-  
til maskinene var nedbetalt.

Leieavregningen på biler og maski-  
ner var imidlertid de samme og like for  
vedlikehold og anlegg.

I 1958 – 1. juli (budsjettåret den  
gangen gikk fra 1. juli til 30. juni) star-  
tet Vestfold, som et av 2 prøvefylker,  
med et nytt regnskapssystem. Det ble  
i det daglige kalt pegg-systemet. Det  
var et ledd i omleggingen av hele  
regnskapssystemet for Statens vegvesen.  
Systemet var utarbeidet av konsul-  
ent Iversen og regnskapssjef Bak-  
ken i Vegdirektoratet i samarbeide  
med utvalget for vegvesenets arbeids-  
drift og regnskapsvesen – i det dagli-  
ge kalt UVAR – Fortsatt som prøvefyl-  
ke – startet Vestfold med det nye  
regnskapssystemet i 1959–60 også  
for vedlikehold og anlegg.

Det nye regnskapssystemet fra  
UVAR innebar ikke bare omleggingen  
i bokholderiet, men også ute i driften  
med nye maskiner og arbeiderrappor-  
ter som primærbilag for senere lønns-  
og maskinavregning.

Som en parentes kan nevnes at det-  
te systemet også innebar en helt ny  
kostnadsfortegnelse – maskingruppe-  
ring. Dette var en svær jobb, for prak-  
tisk talt alle maskiner og utstyr måtte  
omnummereres og delvis skifte mas-  
kingruppe.

Verkstedsordre med mønstringskort  
og arbeidskort ble også innført i verk-  
stedsdriften, og i lagersammenheng  
fikk vi forløperne for nåværende inter-  
ne vareleveranser og tankbøker for  
drivstoffregnskapet. Kort sagt var det-

te regnskapssystemet en forløper for EDB, men alt arbeide i dette regnskapssystemet måtte gjøres manuelt. D.v.s. at all bokføring, lønnsoppgjør og maskinavregning ble utført manuelt. Når vi husker på at langt det meste av de arbeidene som foregikk ute i driften ble utført på en eller annen form for akkord – med tilhørende ekstra arbeid både ute og inne på kontoret – ja, så kan vi faktisk begynne å lure litt.

Før jeg går videre med regnskaps-

systemene vil jeg kort få nevne noen ord om den utviklingen som forøvrig er skjedd innen vegkontoret i samme periode som tidligere nevnt.

Driftsformene ved anlegg og vedlikehold i vegvesenet – landet over – var stort sett de samme som i de første årene etter krigen 1940–45 som før og under denne tiden.

*Andre del av artikkelen kommer i neste nummer.*

---

## Nye håndbøker fra Vegdirektoratet

### 022 – HÅNDBØKER '82

Veiledning. 30 s.

Oversikt over utgitte håndbøker fra Vegdirektoratet. Veiledning. Årlig utgave.

### 063 – VEGTRAFIKK-TELLINGER '81

Vegdata. 184 s.

Publikasjonen omfatter resultatene fra maskinelle og manuelle vegtrafikkteLLinger. Trafikktall fra bompengebraer/veger er også tatt med i denne publikasjonen. Trafikktall fra fergesamband på riks- og fylkesveger finnes i egen publikasjon «Fergestatistikk». Vegdata. Årlig utgave.

### 090 – BESTEMMELSER OM KJØRETØY

Forskrifter. 396 s.

De utfyllende bestemmelser til kjøretøysforskriftene har siden 1969/70 vært samlet i et sett ringpermer bestående av 3 deler – del 1 og 2 med de tekniske bestemmelser og del 3 med hovedsakelig registreringsbestemmelser. Av flere grunner har vi nå valgt å gå over til bokutgaver med faste utgivelsesdatoer.

Forskriftstekstene er også tatt med og står først til hvert saksområde – uthevet med skråskrift (kursiv). Denne boka – Del 1 – omfatter Kjøretøysforskriftenes del II Krav til kjøretøy – og inneholder tekstene til forskriftene §§ 1-116 og §§ 143-144 med tilhørende utfyllende bestemmelser. Del 2 – som vil omhandle kjøretøysforskriftenes kap. III Godkjenning og kontroll av kjøretøy, deler og utstyr, kap. IV Registrering av kjøretøy og kap. V Vilkår for bruk av kjøretøy med utfyllende bestemmelser vil utkomme noe senere.

### 093 – EDB-program DIMBET

Veiledning. 54 s.

Hovedhensikten med programmet er å beregne nødvendig armering i søyletverrsnitt ut fra kravene i NS 3473.

Den som bruker programmet må ha tilstrekkelig kunnskap og erfaring til å gi fornuftige inngangsdata og til å vurdere resultatene.

### 094 – EDB-program VANN

Veiledning. 28 s.

EDB-programmet VANN kan være et hjelpemiddel ved dimensjonering av

kanaler og kulverter. Programmet kan bare brukes til hydraulisk dimensjonering av lokale konstruksjonselement (kanaler, kulverter) med ensartede forhold i hele lengderetningen.

#### 096 – STÅLKONSTRUKSJONER – BRUER

Retningslinjer. 46 s.

Retningslinjene gjelder generelt for stålkonstruksjoner til vegbruer og spesifiserer krav til materialer, utførelse, kontroll og toleranser.

Retningslinjene kan med fordel og så nyttes til stålkonstruksjoner utenom bruer.

Disse regningslinjene gjelder som et supplement til håndbok 026 – Prosesskode kap. 85 og gjelder foran Norsk Standard.

#### 070 – FARGLIG GODS PÅ VEG

Veiledning. 212 s.

Den 20. desember 1979 fastsatte Samferdselsdepartementet forskrifter om innenlands transport av farlig gods på veg, og påla samtidig Vegdirektoratet å utgi en liste over farlige stoffer med henvisninger.

Vegdirektoratet fant det hensiktsmessig å samle stofflisten og en del annen informasjon om transport av farlig gods i én håndbok.

Det er forutsetningen at de fleste vil

## Personallytt

### 50 ÅR

Gullik Svendsen, 26. mars  
Hans Næss, 8. april

### 60 ÅR

Ragnar Knutsen, 5. mars

---

### PENSJONISTER

Jørgen Gulbrandsen  
Reidar Langerud

finne det de trenger i håndboken, men i en rekke tilfeller er det nødvendig å søke direkte opplysninger i den europeiske avtale om internasjonal transport av farlig gods på veg (ADR). Dette gjelder spesielt krav til emballasje samt konstruksjonsforskrifter for tanker.

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

**Stoff til neste nummer av  
VESTFOLDER'N  
må sendes redaksjonen innen  
20. mars 1983.**

