



# Vestfolder'n

Nr. 4 — 1984





## Vestfolder'n

Bedriftsavis for  
Statens vegvesen  
Vestfold

NR. 4 — AUGUST 1984

11. årgang

*Redaktører:*

Jan Haugerød  
Per Härter  
Tore Kavli

*Redaksjonsråd:*

Ørnulf Johannessen  
May Flakstad  
Olav E. Krogstad  
Haakon Møyland  
Andreas O. Setsaa

*Redaksjonens adresse:*

Statens vegvesen  
Vestfold  
Boks 323,  
3101 Tønsberg

*Opplag*

1000 eksemplarer

*Trykk:*

TØNSBERGS AKTIETRYKKERI

## INNHOOLD:

	Side
E 18 .....	3
Halvårsrapport om virksomheten .....	4
Halvårsrapport fra vedlikeholdsavdelingen .....	4
Skoledirektøren med sykkelgave .....	6
Halvårsrapport fra adm.øk.avdelingen .....	7
63 på pensjonisttur .....	8
Nye ansettelser på vegkontoret .....	10
Tomsbakken ferdig .....	10
Tryggere permisjonsreiser .....	11
La giftingen bli hjemme .....	11
Ny instruks for vegvesenets distriktsadministrasjon .....	12
RV 35 forsterkes med plastnett .....	13
Halvårsrapport fra maskinavdelingen .....	14
Halvårsrapport fra planavdelingen .....	14
Sykkelprøven 1984 .....	15
Vegvesenet styrker samarbeidet .....	15
Halvårsrapport fra anleggsavdelingen .....	16
Kryssord .....	17
Stor aktivitet i brukskontrollen .....	19
Halvårsrapport fra biltilsynet .....	20
Aksjon kjøreløys .....	21
Aksjon helgeulykker er igang .....	22
Nytt moderne toalettanlegg på Gulli .....	23
Pensjonistavslutning med ny vri .....	24
Fotgjengerfelt m/radar .....	25
Trafikkskiltene tilgrises .....	25
Vegdirektoratet med brosjyre .....	25
Bilbeltepåbud .....	26
Test deg selv .....	26
Personalnytt .....	27

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

*Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.*

**FORSIDEBILDE:** Her er nok ikke alt i orden kan Erik Duvholt konstatere, og noterer seg flere mangler på mangellappen.



# E 18

E 18 i Vestfold er 104 804 m lang, hvilket er 17% av den samlede riksveglengde i fylket. Dette er også den eneste vegstrekning i fylket som har fått betegnelsen gjennomgående transportrute på grunn av sin betydning for transport mellom landsdelene. Nærmere halvparten av trafikkarbeidet på riksvegnettet i Vestfold, utføres på E 18. Dette har sin pris. I gjennomsnitt hadde vi 65 personskadeulykker på E 18 i årene 1979—1982. Dette er 30% av trafikkulykkene på riksvegnettet.

På grunn av den høye trafikken, blir likevel antall ulykker pr. vognkilometer bare 2/3 av hva vi har for hele riksvegnettet i Vestfold. En annen pris er trafikantenes tidskostnader. Dersom alle kjøretøyer på E 18 i Vestfold må bruke et minutt lengre tid enn nødvendig for å komme frem, vil dette utgjøre 5 mill. kroner i tidskostnader pr. år.

Gjennom våre registreringer vet vi noe om trafikken:

- Sommertrafikken er 40% større enn vintertrafikken.
- Fra siste uke i juni til midten av august har vi en markert belastningstopp.
- Fredag og søndag er de største trafikkdager om sommeren, mens bare fredager stikker seg ut vinterstid.
- Om sommeren er trafikktoppen mellom kl. 14.00 og 20.00 på fredag og kl. 15.00 og 21.00 på søndag.
- 35% av trafikken på E 18



*Driftssjef Andreas Setsaa trekker fram visse sider ved E 18 problemene i lederen denne gangen.*

avvikles i vegvesenets ordinære arbeidstid.

Videre vet vi at trafikken har hatt en årlig vekst på drøye 5% de siste årene og vi kan med stor sannsynlighet si at den fortsatt vil vokse.

Vegvesenets drift av E 18 må ta utgangspunkt i disse kjensgjerningene. Noen oppgaver løser vi bra idag, andre kan forbedres. I det følgende er det pekt på noen områder med betydning for kvaliteten i trafikkavviklingen:

- Vi har gått inn i et nært samarbeid med politiet for å utnytte begge etaters ressurser best mulig.
- Den omfattende informasjon vi har gitt om kjøring på E 18 gjennom Vestfold, synes å ha gitt resultater.
- Vi har økt vår evne til å handle ved at oppsynstjenesten i vedlikeholdet står i beredskap hele

døgnet alle dager i sommerhalvåret.

- Vi må konsekvent følge opp våre forbud mot å etablere uregulerte markeds plasser (sesongsalg) langs E 18.
  - Det må vises stor tilbakeholdenhet med å tillate informasjonsskilt som ikke øker fremkommelighet og sikkerhet.
  - Grøtting, kantslåing, dekkelegging og øvrige arbeider som forstyrrer trafikkstrømmen legges utenfor perioden medio juni — medio august.
  - I vintervedlikeholdet skal vi ha lik standard. Trafikantene skal ikke merke overgangen mellom vedlikeholdsområdene.
- Disse tiltakene vil ikke kunne helbrede pasienten, om vi bruker et bilde, men i noen utstrekning vil de lindre smertene.

*Andreas O. Setsaa.*



## Halvårsrapporter om virksomheten

De siste 2—3 årene har vi i Vestfolder'n gitt en informasjon om det som er planlagt av større tiltak innenfor de forskjellige avdelingene i det kommende år. Dette har vi gjort ut fra den tanken at alle skal få en best mulig informasjon om vår egen virksomhet framover. Dette er da også noe av det viktigste målet med bedriftsavisen. Den skal forsøke å gi oss informasjon om det som skjer i etaten.

Nå ønsker vi å utvide denne informasjonen ytterligere. I dette

nummeret vil vi gjengi en halvårsrapport fra avdelingene, og vi håper at alle ansatte finner noe informasjon vedrørende sin del av den samlede virksomheten.

Halvårsrapporten vil selvsagt ta utgangspunkt i budsjettet og framdriftsplanene for 1984. Det vi ønsker å få fram i rapportene er hvor vidt det er store avvik fra det som vi har planlagt tidligere og eventuelt forklare hvorfor det er blitt endringer. Det kan også skje at det har dukket opp uforutsette

ting som har forrykket arbeidsopp-  
legget i noen grad. F. eks. rasene i Holmestrand og de arbeidene som er blitt utført i forbindelse med fjellrensen er ting som har gjort at vedlikeholdsområde 1 har vært nødt til å justere sine planer for arbeidet i første halvår i år.

Det er første gang vi gir slike halvårsrapporter fra avdelingene, og vi kan derfor ikke vente at de vil gi et fullstendig bilde av virksomheten. Etter hvert bør vi kunne få dette mer i system, men vi håper allikevel at årets tiltak vil bidra til å gjøre den interne informasjonsvirksomheten i etaten enda bedre enn det den har vært tidligere.

*Jan Haugerød.*

## HALVÅRSRAPPORT FRA VEDLIKEHOLDSAVDELINGEN

*Av Christ Heimdal*

### Personell

Det har vært en stabil personal-situasjon på vedlikeholdet dette halvår. I vinter har to mann fra anleggsavdelingen sprengt fjell for vedlikeholdet, langs riksveg 308 på Tjøme. Dette har gitt som resultat at vi nå ligger foran den planlagte driftsplan for dette arbeidet.

Det har vært holdt stikningskurs for oppsynsmenn og lagformenn.

Deltagelsen fra vedlikeholdet har vært bra.

### Økonomi

Den økonomiske situasjon er for riksvegene relativt god, mens for fylkesvegene er økonomien meget stram. Tyngden av de økonomiske uttellingene de første måneder har gått til vintervedlikehold. Nedenfor følger en oversikt som viser hva som var planlagt i perioden desember til og med mai på de største postene i vintervedlikeholdet.



*Trond Carlsen og Allan Kristiansen utbedrer skader på Tjøme sist vinter.*



### Riksveger desember 1983 t.o.m. mai 1984

	Planlagt		Utført	
Brøyting	115 200 km	1,8 mill. kr.	107 500 km	1,7 mill. kr.
Høvling		1,4 mill. kr.		1,3 mill. kr.
Sandstrøing	3 233 m <sup>3</sup>	0,8 mill. kr.	3 750 m <sup>3</sup>	0,8 mill. kr.
Salting	490 tonn	0,5 mill. kr.	715 tonn	0,7 mill. kr.
Brøytestikk	14 300 stk.	0,1 mill. kr.	5 500 stk.	0,1 mill. kr.

### Fylkesveger desember 1983 t.o.m. mai 1984

	Planlagt		Utført	
Brøyting	82 500 km	1,5 mill. kr.	101 800 km	1,6 mill. kr.
Høvling		0,7 mill. kr.		0,9 mill. kr.
Sandstrøing	860 m <sup>3</sup>	0,25 mill. kr.	1 355 m <sup>3</sup>	0,3 mill. kr.
Brøytestikk	17 150 stk.	0,1 mill. kr.	4 850 stk.	0,1 mill. kr.

I grove trekk kan vi av dette lese at vinteren har vært som planlagt. På riksvegene er det brøytet og høvlet noe mindre enn planlagt, men til gjengjeld har det gått tilsvarende mer enn planlagt til salting.

På fylkesvegene ligger forbruket noe over det som er planlagt. Dette skyldes at vi avsetter for lite til vedlikehold av fylkesvegene.

#### Uforutsatte utgifter

Her må nevnes ras i Holmestrandfjellet. Det første gikk i begynnelsen av april og et nytt ras en av de første dagene i mai.

Dette har ført til at vi nå vil sikre dette fjellet bedre. Geolog Eystein Grimstad fra Veglaboratoriet har vært på befaring, og gitt uttalelse for hva som bør gjøres. Det er også beregnet hvor meget dette vil koste, ca. 3 mill. kr. Dette var ikke med i vedlikeholdets driftsplan, og vi søker derfor Vegdirektoratet om ekstratildeling av midler til dette arbeidet.

#### Påbegynte/ avsluttede større arbeider

Til kjøp av grunn langs riksveg har det medgått ca. kr. 230 000,-, dette er ca. kr. 50 000,- mer enn planlagt for første halvår.

Til grunnkjøp langs fylkesveg har medgått ca. kr. 140 000,- av en total bevilgning på kr. 300 000,- for hele året.

Område 1 har utført endel sprengning for grøft og snørom på

riksveg 314. Utbedring av Kjeldås kryss på E 18 ser sin avslutning, her gjenstår bare oppmerking og kanalisering, dette ble utført før ferien. Kostnadene ble i begge tilfeller som planlagt. For område 1 har den rensk og de sikringsarbeider som til nå er utført i Holmestrandfjellet gitt forskyvninger i den øvrige vedlikeholdsdrift. De nødvendige forarbeider i forbindelse med forsterkning av riksveg 35 er blitt noe forsinket, men er nå godt i gang.



*En tøff og tung jobb. Sigbjørn Gjerden er på veg ut Holmestrandfjellet.*

Det er også sørget for bedre overgangsløys i Holmestrandtunnelen. Under arbeidet med fjellrensen fikk man også vasket tunnelen, slik at denne nå er lysere og mer trafiksikker.

I område 2 har vi med hjelp av 2 mann fra anlegget utført grøftearbeider på riksveg 308, langt mer enn det vi regnet med i driftsplanen.

Til gjengjeld er situasjonen noe mer usikker når det gjelder arbeidene på riksveg 303. Her er planene ennå ikke klare slik at grunnkjøp er utsatt.

Ved E 18 Gulli måtte toalettanlegget skiftes. Arbeidene ble noe forsinket men anlegget kom i bruk til fellesferien.

I område 3 er arbeidene på riksveg 304 nå godt i gang. Vi vil forsere disse arbeider.

Bruarbeider: Det pågår sandblåsing og maling av Holmfoss bru på riksveg 304. Brekke bru på riksveg 305 blir også utbedret i år. På fylkesvegene har vi avsluttet arbeidene på Røssesund bru, dette ble noe dyrere enn beregnet. Budderud bru på fylkesveg Z 945 er utbedret. Dette arbeidet var langt mer omfattende enn beregnet.

#### Kvalitetskontrollen

Det er stadig flere oppdrag i forbindelse med kvalitetssikring og kontroll. Det er positivt at kvalitets-sikringsarbeidene er i utvikling i vårt fylke.

Vedlikeholdet har i vinter koblet nye oppgaver til kvalitetskontrollen. Vi satser nå på å måle hvilken standard (kvalitet) vi holder på våre vinterveger.

#### Trafikkulykker

Vi hadde endel utforkjøringer i vinter, hvor isspor var den utløsende faktor. Bedre samordning mellom brøyting og høvling og sterkere høvelinnsats vurderes mot en utvidet bruk av salt. Ellers har første halvår forløpt uten vesentlige ulykker som kan føres tilbake til mangelfullt vedlikehold.



## Publikumsreaksjoner

Etter reaksjoner fra publikum har vi i vinter lagt opp til en spesiell beredskap for Grunnerødbrekka på riksveg 310. Horten kommune kommer til å ha tilsvarende beredskap inne byen fra vinteren av. Område 1 vurderer også samme beredskap for Kotterødbakken på riksveg 310 til Kopstad. Vi har også mottatt endel henvendelser vedrørende belysning i Holmestrandtunnelen. Overgangssonen er blitt bedre belyst og tunnelen vasket slik at forholdene nå er gode.

## Andre forhold

Vi har nå fått en ny topp moderne malebil til vår skilt- og oppmerksomhetsseksjon. 1000 km vegstriper på våre riks- og fylkesveger skal males i løpet av sommeren. Vi har nå også kapasitet til å friske opp malingen langs viktige vegruter i løpet av høsten. Med dette håper vi å få mer trafikksikre veger.

Vi er i ferd med å montere nytt moderne trafikktelem- og overvåkningsutstyr langs riksvegene.

Til vårt laboratorium har vi anskaffet en datamaskin, det er en IBM PC/XT. Vi regner med god nytte av denne maskinen i det daglige arbeid i forbindelse med kvalitetskontrollen. Vi vil også få inn alle våre vegregistre. Erik Andersen har gjort et imponerende arbeid med å systemere og lage programmer, slik at vi kan få utskrift av de data som vi ønsker. Han arbeider nå med et opplegg for maskinell registrering av vegdata fra bil.

Det bør videre nevnes at vi hadde vinterakseltrykk på endel riks- og fylkesveger fra 18. januar til 27. mars. Dette var et tiltak som ble godt mottatt av transportnæringen og andre brukere.

Fra 2. april måtte vi innføre telerestriksjoner og kunne gradvis oppheve disse igjen slik at ingen veger hadde telerestriksjoner etter 28. mai i år.

Forts. side 7 —

# Skoledirektøren med sykkelgave

*Tekst Jan Haugerød. Foto Per Härter*

Ved en tilstelning på Granly skole i Borre fredag 15. juni overrakte skoledirektør Thorleif Hauge en sykkel til Kristian Dahl fra klasse A på 6. klassetrinn. Kristian ble trukket ut som den heldige vinner av sykkelen blandt de 7200 elevene som deltok i årets sykkelprøve.

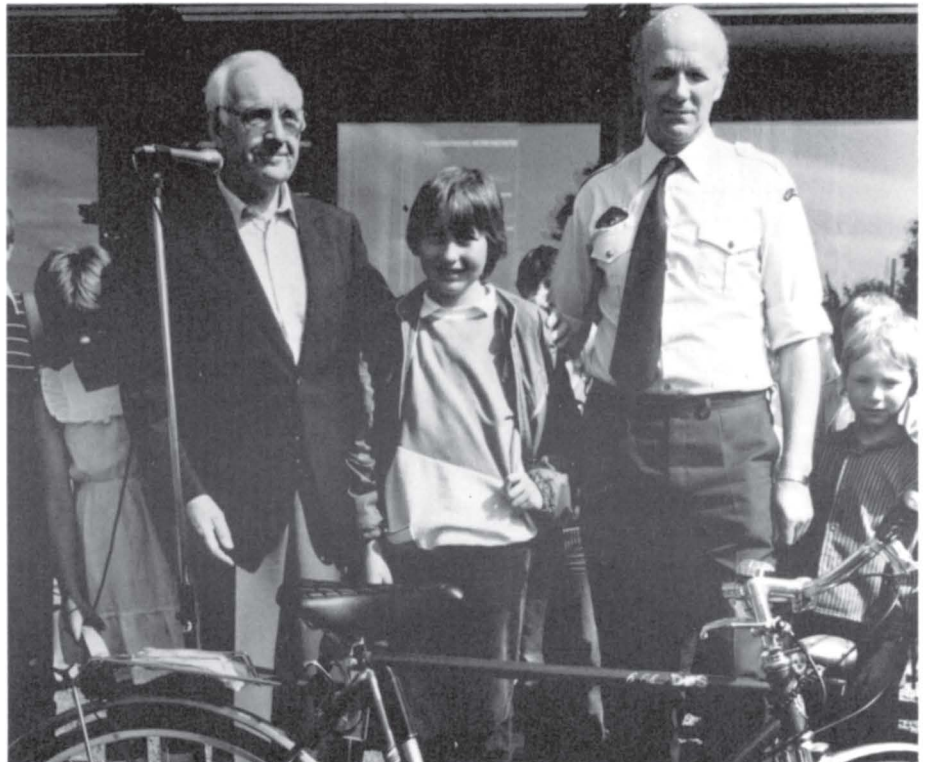
Sentralt i arrangementet på Granly skole sto skoledirektørens trekning av hvem som skulle få den fine sykkelpremien, som opprinnelig er en gave fra vegvesenet. Det var under åpningen av landets lengste gang- og sykkelveg ifjor at vegsjefen overrakte en sykkel til skoledirektøren som takk for det trafikksikkerhetsarbeidet han har tatt initiativet til i skolene. Sykkelen skulle brukes som premie i en trafikksikkerhetskonkurranse i 1984. Skoledirektøren valgte sykkelprøven 1984, som er årets største trafikksikkerhetskonkur-

ranse i skolene som en passende anledning.

I og med at løypene for den praktiske delen av konkurransen kan variere sterkt fra skole til skole, kan også vurderingen av ferdighetene variere noe. Skoledirektøren valgte derfor å trekke ut vinneren blandt de ialt 7200 deltakerene i årets sykkelprøve.

På skoledirektørens kontor hadde man tidligere trukket ut fra hvilken skole vinneren skulle komme, og under intens spenning for en fullpakket skolegård ble så Kristian Dahl trukket ut som den heldige. Kledelig beskjedent uttalte Kristian etterpå at det jo også var mange andre som var flinke i trafikken, ja, kanskje flinkere enn han. Omkranset av sine medelever var det tydelig at Kristian var en populær vinner, noe også rektor bekreftet.

Forts. side 7 —



*Her står den glade vinneren, Kristian Dahl, sammen med skoledirektør Thorleif Hauge og biltilsynssjef Magnus Boie.*



## Halvårsrapport fra adm. øk. avdelingen

Avdelingen presenterte en plan for prioriterte arbeidsoppgaver i Vestfoldern nr 6/83. Det ble videre gitt informasjon om sentrale saker for de tilsatte.

### Organisasjonsutvikling

— Det er klarert med berørte arbeidstakerorganisasjoner at medarbeidersamtaler kan tas i bruk ved vegkontoret. For biltilsynet og grunnseksjonen er saken ikke helt avklart.

— Det er etablert et «nytt» EDB-utvalg som fungerer som et rådgivende organ for vegsjefen i EDB-saker. Utvalget er utover dette pålagt konkrete oppgaver til utredning.

Utvalget består av:

Aage H. Carlsen (LO-organisasjonene), Rita Farnes Larsen (YS, AF), Thorleif Holm-Olsen (biltilsynet), Audun Nordbotten (driftsavdelingene), Svein Skadal (administrasjon-/økonomiavdelingen), Ole J. Svendsen (planavdelingen), Per Vaadal (sekretær).

For tiden arbeides det med følgende problemstillinger: plassering av minimaskinen, antall skjermterminaler og plassering av disse, opplæring for EDB, driftsgruppe for minimaskinen, EDB-tidsskrifter.

### Bedriftshelsetjenesten

Den nye bedriftshelsetjenesten startet opp i mai med Tor Olav Widerøe Hillestad som ny bedriftslege. De nye kontorlokalene ligger i Kristina-kvartalet, Tønsberg, over apoteket Hvalen. Alle vegvesenets tilsatte og pensjonister (de som benytter ordningen) sogner nå til denne fellesordningen i Tønsberg.

### Opplæring

Generelt:

Av 62 planlagte kurs er 34 avviklet til nå. I tillegg kommer 12

sentrale kurs og 12 utenom opplæringsplanen.

Det er nå i alt avviklet 8 grunnkurs i EDB, omfattende ca 180 personer.

Mellomlederopplæringen er nå avviklet for plan-, anlegg- og vedlikeholdsavdelingene samt biltilsynet. Til sammen har 30 deltakere vært med. En av hovedpostene her er resultatrettet ledelse. For ledergruppen ved vegkontoret er det avviklet en temadag om dette.

### Maskinføreropplæring

I sommer og utover høsten blir det arbeidet med opplæring av reserve høvelførere for vinterberedskap samt kurs for enkelte maskinførere med sikte på yrkesbevis.

### Personalforhold — generelt

Tilsetninger/permisjoner:

Tidligere leder av trafikkseksjonen, overingeniør Nils I. Skjevik, er nå tilsatt som ny leder av vedlikeholdsavdelingen.

Øystein Ludvigsen er tilsatt som overingeniør og leder av trafikkseksjonen.

Tore Kaurin er tilsatt som overingeniør og leder av utredningsseksjonen.

Yngvar Pedersen har fra 9. april 1984 tiltrådt sin tidligere stilling, som juridisk konsulent, etter ett års permisjon.

Fra 20. august 1984 er Eva Borge, personalfunksjonen, innvilget permisjon fram til 1. juli 1985.

### Sysselsettingen:

Pr. 1. juli d.å. er det 169 fast tilsatte tjenestemenn i vegarbeidsdriften. Av disse er 17 for tiden uføretrygdet. I 1984

har 4 tjenestemenn blitt pensjonert, 2 på grunn av alder og 2 av uførhet.

### Sykefravær:

Sykefraværet for de ansatte i første kvartal 1984 viser følgende tall:

Driften	7,6 %
Vegkontoret	1,8 %
Biltilsynet	9,2 %
Oppsynet	2,2 %

*Forts. fra side 6 —*

Vi er nå i gang med å utbedre vinterens skader, og i den forbindelse legges ofte nytt asfaltdekke.

Det meste av asfalteringsarbeidene på E 18 ble utført før ferien. Det meste av asfalteringen av fylkesvegene gjøres etter ferien.

Fylkesvegen Adal—Undrumsdal ble grøftet i 1983. I år vil vi frese opp den gamle vegbanen, blande inn asfaltbindemiddel i fresemassen og valse dette til igjen, før vi legger nytt overflatedekke. På denne måten håper vi å utbedre og forsterke vegen på en rimelig måte.

Ut over dette pågår vanlige vedlikeholdsarbeider på alle avdelinger.

*Forts. fra side 6 —*

At vinneren kom nettopp fra Granly skole var spesielt moro fordi skolen har vært en ivrig deltaker i dette arrangementet gjennom flere år. Elever og lærere ved skolen har bemerket seg med stor interesse for trafikksikkerhetsarbeidet generelt, blandt annet i stilkonkurranser. Vi husker i den forbindelse også at elever fra skolen for flere år siden dekorerte fotgjengerundergangen på rv. 310 med motiver fra 1001 natt.

Vi gratulerer Kristian Dahl med den nye sykkel og skolen med innsatsen for økt trafikksikkerhet.



# 63 på pensjonisttur

*Tekst og foto Per Härter*

Årets pensjonisttur ble det man kan kalle en suksess. Med 63 deltakere var det også deltakerrekord for årets tur, som dessverre ikke fikk det beste været med seg, men hva gjør vel det når opplegget er godt og alle hygger seg. For det gjorde de virkelig, våre pensjonister.

Årets pensjonisttur kunne by på et innholdsrikt program, som blant annet inneholdt besøk på Spiralen, middag på Rødtangen og omvisning på Vingården på Filtvedt. Det var i år rekordartet tilslutning til pensjonistturen, slik at det i tillegg til den oppsatte bussen var nødvendig å benytte to av våre egne småbusser for å få med alle.

Klokken 09.00, 5. juni startet bussen fra Larvik med Julius A. Løkke bak rattet. På veg mot Tønsberg plukket vi opp pensjonister som hadde stilt seg opp ved busslommene.

En pussig historie ble det også ut av dette, da vi ved Skjee kirke

hadde fått beskjed om å plukke opp en mann. Ved et buss-stopp stod det en kar, og Løkken svingte inn og åpnet dørene. Inn kom mannen med penger i hånden, holdt disse fram og sa: «Stokke». Nå var jo ikke dette rutebuss, så Løkke gjorde sitt beste for å forklare situasjonen for den uheldige. Med en hoderysten gikk han imidlertid av igjen uten helt å ha oppfattet situasjonen, tror jeg.

På vegsentreren var så alle samlet før avreisen og fordelte seg på de tre bussene. Bak rattet i de to småbussene hadde Martin Nordkvelle og Helge Auen tatt plass, og selve turen kunne nå starte med første stopp på restauranten på Spiralen, der det ble servert kaffe og rundstykker.

Med dunder og brak, bokstavelig talt, sluttet også Trygve Rognan, tidligere driftssjef i Vestfold, nå vegsjef i Buskerud, seg til selskapet på Spiralen. Bokstavelig talt fordi det ved ankomsten til Spiralen satte inn med et forrykende torden-

vær og regndråpene smalt i bakken.

Etter kaffen orienterte vegsjefen om situasjonen og aktiviteten i Buskerud generelt og spesielt om prosjekter og planer for Drammens-området, før turen gikk videre mot Rødtangen og Filtvedt med Rognan som cicerone.

Nå var det så mange deltakere på årets pensjonisttur at arrangementskomiteén var tvunget til å legge opp til besøk på Dyno Industrier for 13 av deltakerne fordi man på Vingården på Filtvedt, som opprinnelig skulle besøkes av alle, ikke kunne ta i mot flere enn femti personer. Denne delingen skulle imidlertid først finne sted etter at alle hadde fått seg et velfortjent måltid velsmakende koldtbord på Rødtangen Bad.

Før så skjedde hadde imidlertid været lettet, og solen tittet fram mellom skyene til alt hell, fordi vi på Rødtangen ble ganske meget forsinket. En forsinkelse som gjorde turen til en opplevelse for alle, noe vi skal komme tilbake til noen linjer lenger ned på siden. Forsinkelsen gav oss også tid til å nyte solen og kjøpe ferske fjordreker fra en tråler om la til ved Rødtangen Bad's brygge for å levere reker til restauranten.

Smått om senn kom så også våre pensjonisters tur til å nyte matbordets gleder ved et rikholdig koldtbord, før turen gikk videre til Vingården. Der skulle deltakerne deles i en mindre gruppe som skulle videre til Dyno Industrier, mens resten skulle bese seg på Vingården hvor det bl.a produseres Golden Power, den norske champagne. Her skulle det imidlertid vise seg at forsinkelsen fra Rødtangen var blitt så stor at man ikke kunne holde avtalen på Dyno.

På Vingården var imidlertid ytterst vitale og spirituelle senior og pensjonist, 78 år gamle Reidar Wittusen, så sporty at han tok i mot alle 63 deltakerne. Nå var ikke alle sorgere over med dette. Værgudene



Vegsjef Trygve Rognan hilser på Karl Røraas fra Sande. Til venstre sitter Kåre Eik, mens Julius A. Løkke passerer bak vegsjefen.





*Reidar Wittusen på Vingården bød på smaksprøver, og kom fram med gjesteboken.*

slo til med piskende regn og skrallende torden ved ankomsten, slik at bussene ble dirigert inn ved den overbygde lasterampen i stedet for hovedinngangen.

Vel inne, hva skjer så, lyset slår ned og lyset går, og dermed startet en opplevelse av de store uten at noen på dette tidspunkt var klar over det.

«Der slo det ned», kommenterte Wittusen umiddelbart, et lite øyeblikk ute av fatning da lyset gikk. Wittusen sendte oss nærmest på dør igjen med «klar» beskjed om at vi ikke kunne gå rundt på bedriften uten lys, — så dere får reise igjen, men dere skal få med dere en liten hilsen hver som minne herfra.» Etter litt frem og tilbake fikk Wittusen samlet seg igjen og fant at vi selvfølgelig ikke kunne reise uten at vi hadde fått vite litt om bedriften. Og for en opplevelse vi fikk. Reidar Wittusen viste seg å være «spill levende», full av innfall og historier og med en evne av de sjeldne til å kalle fram latteren.

Etter litt fram og tilbake mente han at han skulle få oss alle trygt opp der saften ble presset ut av

råstoffene, noe som lyktes over alle forventning, stummende mørkt som det var i vinkjelleren der vi først kom inn. Vel oppe, fortalte Wittusen om framstilling av vin og champagne og var nå kommet seg til hektene og så godt i gang at han spurte: «Dere har vel tid til å være her et par timer håper jeg, for jeg har mye å fortelle.» Med disse ordene geleidet han så hele selskapet opp en etasje til der han avslørte en stor og koselig sal hvor det var satt fram glasser og snacks, slik at alle skulle få smake på firmaets produkter.

Med litt hjelp fra oss tryllet han

fram flere glass,, vi var jo flere enn ventet, og stemningen steg nå opp under taket. Ikke så mye for de rause smaksprøvers skyld som for vertens ordflom og vitalitet, og de fleste hadde vel gjerne blitt en stund til, om mulig.

Men som alltid i godt selskap går tiden fort, og vi måtte etter 1½ times tid vende nesene hjemover mot Vestfold igjen, en opplevelse rikere, og alle var enige om at årets pensjonisttur ville gå over i historien ikke bare med rekorddelta-kelse, men også som en suksess. En suksess som velferdskomitéen har all ære av.



*Av de brede smilene kan vi lese at stemningen var helt på topp under årets pensjonisttur. Fra venstre Finn Teien, Kristoffer Dannevig, Karl Røraas og Harald Augustson.*



*— Kom da Mona, så får vi «Per Bladmann til å knipse oss, smiler Reidar Wittusen. Men jeg må ha litt «Power» først, erklærer han.*



## Nye ansettelser på vegkontoret

Endelig har kabalen gått opp etter at Gunnar Eigeland sa opp stillingen som vegsjef i fjor høst. Nå er Nils Inge Skjevik ansatt som leder av vedlikeholdsavdelingen og Øystein Ludvigsen har fått den gamle stillingen til Skjevik som leder av trafikkseksjonen på planavdelingen.

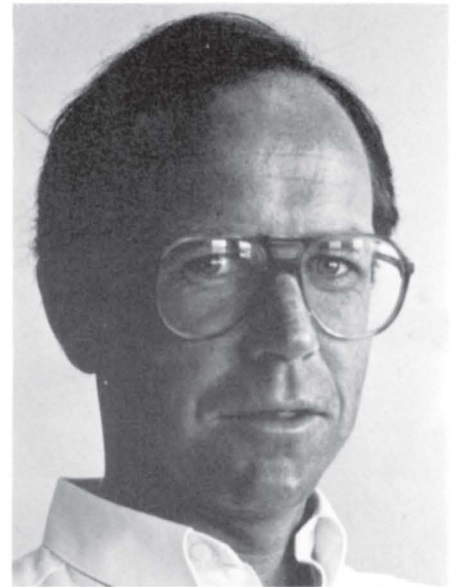
Ludvigsen hadde tidligere fast stilling som leder av utredningsseksjonen og den stillingen har nå Tore Kaurin fått.

Vestfolder'n gratulerer alle disse tre med fast ansettelse i den stillingen hvor de allerede har fungert i en tid.

Vi kan også si at hele denne kabalen har gått opp med interne ansettelser. Ingen av de søkerne som har kommet utenfra enten fra andre vegkontor, Vegdirektoratet eller privat virksomhet har kunnet konkurrere med våre egne søkere.



Nils I. Skjevik ble vedlikeholdssjef.



Øystein Ludvigsen har fått stillingen som leder av trafikkseksjonen.

## TOMSBAKKEN FERDIG

Av Jan Haugerød

*Beboerne på Barkåker kan nå puste lettet ut. Endelig vil tungtrafikken mellom Horten og E-18 forsvinne fra rv. 313 gjennom tettbebyggelsen på Barkåker.*

*Etter en omfattende ombygging i vinter og med oppussing og kompletteringsarbeider før ferien, står nå Tomsbakken klar til å ta over trafikken.*

*Da vi besøkte anlegget uka før felleferien, var våre folk i gang med oppussing av vegskråninger og endring av skiltingen i krysset med rv. 310. Tomsbakken står nå som en god vegforbindelse mellom Hortensvegen og E-18. Det som nå gjenstår, er å få trafikantene til å bruke den nye vegforbindelsen. Det er noe lengre å kjøre om Tomsbakken*

### TEST DEG SELV

De riktige svarene

- 1: b
- 2: a
- 3: b
- 4: b
- 5: a
- 6: c
- 7: c
- 8: c
- 9: b
- 10: a
- 11: b
- 12: c



Ny skilting i krysset må opp. Her er Kåre Klausen (til venstre) og Jo Endre Sandland i gang med montering av nye skilter.



enn det er om Barkåker, men til gjengjeld er ikke den nye vegforbindelsen belagt med fartsbegrensninger i slik grad som vegen gjennom Barkåker.

For å få folk til å bli kjent med den nye vegruten, har vi utarbeidet en enkel brosjyre. Den er blitt delt ut i Horten og Moss og på ferjene. Forøvrig er lokalbefolkningen orientert gjennom lokalpressen.

Når dette skrives, er det ikke mulig å si hvilken effekt informasjonskampanjen vil få. I forsla-

get til omlegging av vegsystemet har det vært forutsatt at rv. 313 skal stenges for gjennomkjøring. Det vil bare bli busser som slipper gjennom. Denne bussbommen, som blir plassert mellom det ulykkesbelastede Gullikrysset og krysset med E-18 ved bensinstasjonen, vil ikke bli satt opp før til vinteren. Dette blir gjort samtidig som krysset med E-18 og rv. 308 blir bygd om. Vi får derfor rikelig tid til å vurdere effekten av den informasjonskampanjen

som skal gjennomføres. Ved siden av dette vil det også bli tydelig skiltet hvordan trafikken mellom E-18 og Horen skal gå.

Vi tror at denne trafikkomleggingen vil være et verdifullt bidrag i å redusere trafikkulykene i fylket vårt. Gullikrysset, som i mange år har vært et av våre farligste vegkryss, vil nå ikke få annet enn lokaltrafikk. De vel 2,5 mill. kroner som ombyggingen av Tomsbakken har kostet, vil være vel anvendte penger.



Gunnar Nordkvelle og Odd M. Andersen er i gang med finpussing av vegskråningene.

### **Samarbeid vegvesenet — forsvaret**

## **Tryggere permisjonsreiser med egen bil**

Vernepliktige som vil ha med seg egen bil til tjenestestedet skal nå kontrollere kjøretøyet ved en lokal biltilsynsstasjon.

Vegdirektoratet har dermed etterkommet et sterkt ønske fra Forsvaret. Antall alvorlige uhell under permisjonskjøring o.l. har økt betydelig. I 1983 ble 15 soldater drept og 45 alvorlig skadd i kjøreulykker med sine private biler. Forsvaret har satt seg som mål å snu denne negative utviklingen. Ett av tiltakene er utvidet teknisk kontroll av biler tilhørende rekrutter. Kontrollen skal skje på

rekruttens hjemsted, umiddelbart før innrykk til tjeneste.

I praksis innebærer dette at biltilsynet, på anmodning fra personer som dokumenterer innkalling til vernepliktjeneste, skal kontrollere bilen som vedkommende ønsker å bringe med seg til tjenestestedet. Bare biler som er uten mangler (heit godkjent) vil få parkeringstillatelse innenfor leirområdet, og kunne brukes ved overføringsreiser.

På landsbasis ventes ordningen å omfatte ca. 2000 biler, fire ganger i året.

## **La giftingen bli hjemme!**

Under denne overskriften finner vi følgende i Arbeidervern.

«Lastebilsjåfører kan la giftingen bli hjemme når de går på jobben. Det får ikke hjelpe hva kona måtte mene om den tingen eller hva «folk» måtte tro, sier Arbeidstilsynets inspektør i Sauda, Trygve Klevstul. Han reagerer på skademeldinger som forteller om ringfingre som er blitt liggende igjen på lasteplanet eller er blitt skrellet for skinn og ben så amputering er blitt resultatet. Ulykene skjer når sjåføren etter en jobb på lasteplanet tar tak i karmen og hopper ned. Ringen hekter seg fast, og kroppstyngden kombinert med ringens kant gjør avkuttingen sørgelig effektiv».

Ifølge samme blad får Klevstul full støtte fra inspektør Kåre W. Andersen i Oslo og legevaktsjef, overlege Gunnar Støren. Det vises til at også andre grupper kan være utsatt, lagerarbeidere og andre som arbeider over gulvnivå.

«Det ville være synd om hensynet til kona og folkesnakket skulle veie tyngre enn behovet for å beholde ringfingeren», heter det til slutt i «Arbeidervern», som altså oppfordrer nevnte yrkesgruppe til å legge giftingen hjemme.



# Ny instruks for vegvesenets distriktsadministrasjon

beidet i fylket, herunder utføre sekretariatarbeid for fylkets trafikksikkerhetsutvalg.

Samferdselsdepartementet har vedtatt ny instruks for vegadministrasjonen i fylkene og Vegdirektoratet med virkning fra 1. juni i år. Den gamle instruks fra 22. desember 1972 oppheves med virkning fra samme tidspunkt.

Grunnen til at det nå er utarbeidet nye instruks er at Statens vegvesen nå er blitt en samordnet veg og trafikketat og at det er en ny lederstruktur i direktoratet.

Vi gjengir her den nye instruks for vegvesenets distriktsadministrasjon:

## Instruks for vegvesenets distriktsadministrasjon

fastsatt av Samferdselsdepartementet 11. mai 1984 i henhold til lov av 21. juni 1963 (vegloven), § 10, og lov av 18. juni 1965 (vegtrafikkloven), § 40, og med hjemmel i kgl. res. av 15. desember 1972.

### § 1

Vegvesenets distriktsadministrasjon er direkte underlagt Vegdirektoratet i saker som gjelder generelle vegspørsmål og vegtrafikk og i saker som for øvrig gjelder riksveger, og underlagt fylkesutvalget eller særskilt valgt nemnd når det gjelder fylkesveger, jfr. veglovens § 9.

Vegdirektoratet gir nærmere bestemmelser om organiseringen av vegvesenets distriktsadministrasjon.

### § 2

Vegkontorets beliggenhet fastsettes av Samferdselsdepartementet etter forslag fra Vegdirektoratet, etter at fylkesutvalget er gitt anledning til å uttale seg.

### § 3

Vegsjefen er øverste faglige og administrative leder av vegvesenets distriktsadministrasjon i fylkene. Vegsjefen i Akershus er også øverste leder for biltilsynet i Oslo. Vegsjefen i Troms er ansvarlig for biltilsynets oppgaver på Svalbard.

### § 4

Vegvesenets distriktsadministrasjon skal bl.a.:

- a) Forestå planlegging, utbygging, vedlikehold og forvaltning av riks- og fylkesvegnettet, herunder ferjesambandene, samt arbeide med den trafikk- og transportmessige bruk av dette vegnettet.
- b) Utarbeide forslag til flerårige planer og budsjetter for riks- og fylkesveger og forberede disse for videre behandling i fylket.
- c) Fremme forslag for Vegdirektoratet i saker som er tillagt direktoratet i egenskap av sentralmyndighet for riksveger.
- d) Fremme forslag for fylkesutvalget eller særskilt nemnd i saker som er tillagt disse fylkeskommunale organ i egenskap av vegmyndighet for fylkesveger eller delegert riksvegmyndighet, og for øvrig bistå fylkeskommunen i saker på samferdselens område.
- e) Samarbeide, yte bistand og gi uttalelser i saker i henhold til lov og forskrifter og eller så langt dette er mulig innenfor rammen av vegvesenets fagkunnskap.
- f) Forestå tilsyn med opplæring og godkjenning av motorvognførere og forestå teknisk kontroll, godkjenning av motorvogner, og verksteder og føre tilsyn med bruken av kjøretøyer.
- g) Foreslå og gjennomføre tiltak for å fremme trafikksikkerheten og samordne trafikksikkerhetsar-

### § 5

Ved utøvelsen av den daglige ledelse skal ledere på hvert nivå i samsvar med retningslinjer gitt av vegsjefen:

- a) Sørgje for at vegvesenets virksomhet drives i samsvar med gjeldende lover, gitte bevilgninger og andre bestemmelser som regulerer virksomheten.
- b) Søke nyttet arbeidsmetoder og planløsninger som etter forholdene er mest effektive, rasjonelle og økonomiske, bl.a. sett i forhold til foreliggende og påregnelige trafikkbehov.
- c) Arbeide for et godt samarbeid mellom vegvesenets distriktsadministrasjon, fylkeskommune, primærkommune og andre offentlige etater og institusjoner.
- d) Oppmuntre til et best mulig samarbeid mellom ledelsen og de ansatte, mellom de enkelte arbeidstakere innbyrdes og mellom de ulike arbeidsenheter i vegvesenet. De ansattes medbestemmelse skal gjennomføres i samsvar med regelverk og avtaler.
- e) Søke gjennomført en best mulig effektiv og meningsfylt bruk av personalressursene. Den enkelte arbeidstaker skal gis høve til å utvikle sine evner og sin kompetanse. Forholdene skal legges til rette for nødvendig opplæring.
- f) Påse at de som i henhold til lover og bestemmelser er gitt uttalerett i veg- og vegtrafikksaker, blir gitt denne anledning, slik at de kan øve innflytelse i avgjørelsesprosessen.
- g) Utvikle kontakt og samarbeid med de lokale brukerorganisasjoner innenfor vegtrafikken og vegtransportens område.
- h) Påse at vegvesenets oppgaver løses under hensyn til at etaten



i en beredskaps-/krigssituasjon skal kunne yte maksimal støtte til det militære forsvar og totalforsvaret for øvrig.

§ 6

Vegsjefen er ansvarlig for at instruksen for vegvesenets distriktsadministrasjon blir fulgt.

Han treffer nærmere bestemmelser om arbeidsordning og saksfordeling mellom avdelingene, innen rammen av det organisasjonsmønster som til enhver tid er fastsatt av Vegdirektoratet. Så langt han finner det forsvarlig kan han delegerer avgjørelsene til vegkontorets tjenestemenn.

Vegsjefen treffer — innenfor rammen av de regler som gjelder etter medbestemmelsesavtalen — bestemmelser om ved hvilken avdeling og hvor hver enkelt tjenestegjøre og foretar omplasseringer etter behov, dersom ikke spesielle ansettelsesregler er til hinder for det.

§ 7

Vegsjefen skal orientere fylkesmannen i viktige saker som kan ha betydning for fylkesmannens arbeid, og ellers bistå fylkesmannen med behandling av veg- og vegtra-

fikksaker når fylkesmannen finner det ønskelig.

§ 8

Ved beordret beredskap og mobilisering/krig er vegsjefen administrativt og kommandomessig underlagt fylkesmannen, men faglig underlagt vegdirektøren i alle spørsmål som vedrører vegvesenets drift innen fylket.

Denne instruks gjelder fra 1. juni 1984. Fra samme tidspunkt oppheves instruks av 22. desember 1972.

## RV 35 forsterkes med plastnett

Av Jan Haugerød

På riksveg 35 mellom Bakke Mølle og Svinevoll i Våle har vedlikeholdsavdelingen tatt i bruk plastnett for å forsterke asfaltdekket. I mange år har det vært store problemer med at asfalten sprekker opp på lange strekninger av rv. 35 mellom Fossan og Kronlia. Før ferien ble det lagt ned ca. 1500 m plastnett i det nye asfaltdekket for å hindre at det skal sprekke på samme måte som tidligere.

Dette er et forsøk som vi har tro på, sier avd.ing. Henning Rød ved vegkontoret. Det er første gangen vi her i fylket gjør et slikt forsøk, men det har vært prøvd med hell andre steder i landet, kan han fortelle.

Arbeidet utføres på den måten at det først rettes opp med overflatebehandlingsdekke og i denne opprettingen legges nettet. På toppen av det hele legges det til slutt et høyverdig asfaltdekke. Arbeidet med leggingen har vist seg å gå forholdsvis raskt og lett vint kan Adolf Akerholt fortelle. Han var med på utleggingen da vi besøkte stedet like før felleferien. Det eneste problemet var at vegen måtte stenges i perioder mens arbeidet pågikk. Det

var en brukbar omkjøringsrute, men det ble litt venting for noen trafikanter.

Henning Rød forteller også at det skal legges ned stålnett på en strekning lenger nord. Mellom Svinevoll og Kronlia skal det etter ferien legges stålnett på tilsammen ca. 3,5 km. Han regner med at leggingen av stålnettet vil gå noe mer langsomt enn det gjorde da plastnettet ble

brukt. Det går også med noe mer asfaltmasse når stålnettet skal brukes, men det nettet er en del rimeligere i innkjøp. De totale kostnadene ved bruk av stålnettet blir noe mindre.

Det blir spennende å se hvordan forsøket går, og hvilke erfaringer som kan trekkes ved bruk av henholdsvis stålnett og plastnett som armering i asfaltdekket.



Vi ser her fra venstre Adolf Akerholt, Tore Bollerud, Olav Klonteig, Bjørn Enerud og Kjell Bleika i det de er i ferd med å legge ut nok et plastnett på rv. 35 like syd for Svinevoll.



# HALVÅRSRAPPORT FRA MASKINAVDELINGEN

Av Martin Nordkvelle

Første del av 1984 har stort sett gått som ventet. Ingen spesielle hendelser eller overraskelser er blitt registrert.

I forbindelse med arbeidet med personplanleggingen er etter avtale mellom driftsavdelingene 4 maskinførere ført over fra maskin til anleggs- og vedlikeholdsavdelingen.

Større maskiner bestilt for levering første halvår 1984 er alle kommet og satt i drift. Forventningene til den nye merke bilen, som har vært i full drift siden begynnelsen av mai, synes å være innfridd fullt ut.

Med tanke på maskinanskaffelser for 1985, ble det i vår utprøvet 2 typer Schörling feie-/sugebiler.

Den største av disse er satt i bestilling via Vegdirektoratet for levering i god tid før feiesesongen 1985.

Driftsresultatet for maskinparken er tilfredsstillende for første halvår med et overskudd på kr 354 000,-.

Resultatet for verksted- og lagerdriften er ikke så positivt. Det er spesielt lagerkostnadene som er store, og stort sett faste kostnader som det er vanskelig å få redusert.

Henstillingen til vedlikehold og anlegg om mer bruk av lager og lagertjenestene synes ikke å ha slått an, men det gjentas her likevel. En bedre lageravanse ved større lageromsetning vil bedre driftsunderskuddet ved lagerdriften.

Utbygging ved vegsentralen går etter programmet. Arbeidet startet første uken i mai og pr. 10. juli var entreprenøren stort sett ferdig med utgraving av byggegropen og støping av såler og fundamenter for bygget. Ut over høsten vil nok det nye laboratoriet og vegstasjonen raskt reise seg over bakken.



Det nye adm.bygget til vedl.område 2 ble påbybegynt i første halvår i år.

# Halvårsrapport fra planavdelingen

Planavdelingen har i første halvår i år konsentrert arbeidsoppgavene på de prosjekter som var forutsatt i den orienteringen som ble gitt om virksomheten i 1984 i siste nummer av Vestfolder'n i 1983.

Hittil i 1984 har det ikke vært noen vesentlige endringer i avdelingens arbeidsprogram og vi kan gi følgende oppsummering av virksomheten så langt:

## Prosjekter under planlegging:

Linjevalget for ny E-18 forbi Sem er nå avklart. Samferdselsdepartementet har gått inn for alternativ 3 justert, d.v.s. det samme som Sem kommune, fylkestinget og vegsjefen har anbefalt. Detaljplanleggingen er i gang med sikte på anleggsstart etter planen i 1987.

## NVP 1986-89:

Avdelingen og vegkontoret har ferdigbehandlet vegplansaken, men fylkestinget har utsatt behandlingen til et ekstraordinært møte 27. august i år. Årsak: Uenighet om prioritering mellom Elveveien i Larvik/Hedrum og riksveg 310 (sydoverveien) i Borre/Horten. Fylkestinget vil avvende Borre og Horten kommuners behandling av vegsjefens siste forslag til plan for sydoverveien.

## Trafikkavvikling:

I samarbeid med det lokale politi, utrykningspolitiet og NAF har vegkontoret laget et opplegg for best mulig avvikling av trafikken på E-18 i sommer. Virkemidler: Informasjon — alternative kjøreruter — trafikkdirigering — lyssignalregulerte vegkryss. Radar og telleutstyr er utplassert.



# SYKKELPRØVEN 1984

Av Jan Haugerød



Det var stor aktivitet på Byskogen skole da distriktsfinalen for Tønsberg og omegn ble arrangert 5. juni.

**Sykkelpøven er etter hvert blitt en tradisjon. I år ble arrangementet avviklet for 8. gang. Også i år var det Skoledirektøren, Trygg Trafikk, Sparebanken Vestfold og vegvesenet v/biltilsynet som var ansvarlig arrangør.**

Sykkelpøven er blitt en omfattende trafikksikkerhetskonkurranse i barneskolen. Det er elevene fra 4.- 6. klasse som deltar. I år deltok det i de innledende rundene ved skolene hele 7200 elever, og sykkelprøven ble arrangert ved til sammen 72 av fylkets barneskoler.

Prøven består av 2 deler. Først skal deltakerne gjennom en praktisk sykkelprøve i en nærmere bestemt løype på ca 5 km. I denne løypen er det lagt inn forskjellige øvelser og deltakernes adferd blir bedømt av en rekke dommere som står plassert på forskjellige steder i løypa.

Etter den praktiske prøven skal deltakerne besvare en teoretisk prøve som er lagt opp innenfor det veiledningshefte for trafikkopplæring i skolen som er utarbeidet av Skoledirektøren og biltilsynet.

Vinnerne fra de innledende rundene går videre til en distriktsfinale i sin del av fylket. Det arrangeres 4 slike distriktsfinaler og vi besøkte finalen i Tønsberg. Den ble avviklet på Byskogen barneskole i Tønsberg 5. juni og der var det 72 deltakere fra barneskoler i Tønsberg, Sem, Nøtterøy og Tjøme kommune.



Her instruerer Erik Duvholt Torben Snekkestad fra Hårkollen skole på Nøtterøy om hvordan den teoretiske prøven skal besvares.

## Vegvesenet styrker samarbeidet med vegbrukerne

Vegdirektoratet har nå sendt ut retningslinjer til vegkontorene som tar sikte på en ytterligere styrking av samarbeidet mellom vegbrukerne og Statens vegvesen.

Vegdirektoratet slår fast at det bør være årlige kontaktmøter i hvert fylke der vegbrukerne innen transportnæringen, transportbrukernæringen, interesseorganisasjoner og fagforeninger inviterer til fri meningsutveksling med representanter for Statens vegvesen.

Som en oppfølging av de store kontaktmøtene mener Vegdirektoratet at det er viktig å arrangere samrådsmøter med spesielle vegbrukergrupper for å drøfte konkrete og lokale spørsmål.

Fra biltilsynets side var Erik Duvholt ansvarlig mens Jo Mathisen deltok for å utføre teknisk kontroll på deltakernes sykler.

Sykkelpøven 84 blir avsluttet med en landsfinale som arrangeres i Sandnes i slutten av september måned. Landsfinalen arrangeres av Trygg Trafikk, MA-ungdom og Jonas Øglænd A/S. Fra Vestfold deltar det 2 stykker i finalen og det er Nina Svikerød fra Berg skole og Brynjar Johansen fra Kodal skole.

— Det kan for eksempel være aktuelt å innhente synspunkter fra yrkessjåfører som grunnlag for prioritering av utbedringstiltak og forsterkning av vegnettet. Vi bør også være lydhøre overfor de svake gruppene i trafikken, som syklist, fotgjengere og funksjonshemmede, sier vegdirektør Eskild Jensen.

Vegdirektoratet oppfordrer også vegkontorene til i en viss utstrekning å orientere om planlagte kontroll-opplegg:

— Det vil ofte være nyttig å følge opp kjøretøykontroller med informasjonsmøter der berørte parter inviteres til å drøfte tiltak ved påviste mangler, sier vegdirektøren.



# HALVÅRSRAPPORT FRA ANLEGGSAVDELINGEN

Av Ivar Wulff

Tabellarisk oversikt over anleggsdriften med status pr. 1. juni 1984.

skal være mulig. (Vi vet at vi har forårsaket sterkt press for begge parter).

Jeg vil gjerne også benytte anledningen til å takke alle dem som har bidratt til den generelt

Anlegg	kom-mune	Avl.best./Oppsyn.	Kostnader i hele 1000 kr.			Merknader
			Planlagt pr.1.1.84	forbruk 84 pr.1.6.84	br.hittil pr.1.6.84	
rv 008 Svarstad - Buskerud gv.	Sv.	Høi/Garvik	1 000,-	1 000,-	59,3	Planlagt justert/asfaltert høst 84 (som før)
Ny E 18 Tassebekk - Klinestad	Sfj.	E.Ha/G.Johnsen	11 265,-	18 210,-	5 972,-	Forsering i forh. t. oppr.pl.l.: anl.forutsetter åpnet høst 86.
Ny E 18 Bruer Klinest.- Foksrød	Sfj.	E.L./Naas	3 235,-	2 790,-	1 774,3	Arb.for kr.247 000,- utf.1983. Ferdig sept. 84 (pl.f.juli 84).
Ny E 18 Rasteanlegg Foksrød	Sfj.	E. Ha./G. Johns.	0,-	2 000,-	287,7	Planendring: Riggområdet blir senere rasteplass.
Sum ny E 18			(14 500,-)	(23 000,-)	(8 033,0)	
E 18 G.o.s.veg v/Heimdal		G.H./Heimdal	1 400,-	1 400,-	160,5	Starter med full drift etter 1. sept. 84 (av hensyn til sommertrafikken).
E 18 X 308 Gulli Nord		G.H./Arntzen	1 400,-	1 400,-	36,4	Starter full drift 1. sept. 84 (av hensyn til trafikken).
E 18 G.o.s.veg Haugtuft - Klinestad		Høi/Garvik	2 000,-	2 000,-	30,5	Startet tirsdag 22.mai 84 etter avklarende møte Vegsjef/komm.
rv 035 G.o.s.veg Sundbyfoss sentrum	Hof	E.L./Holtan	0,-	600,-	23,5	Anl.start 1. sept. 84, fremskutt prosjekt
rv 035 Utb. + g.o.s.veg Tomsbakken	Sem	E.Ha./Arntzen	1 500,-	1 500,-	691,-	Ferdig 1. juli 84 (som pl.l.)
rv 310 Gangbru Tomsbakken	Sem	E.L./Naas	1 000,-	1 000,-	361,9	Ferdig mai 84. 256,3 utf. 1983.
rv 035 G.o.s.veg Hof sentrum (f.gj.u.)	Hof	AED/Holtan	850,-	850,-	844,2	Ferdig apr. 84 (som pl.l.)
rv 303 x rv 301 utb. x Larvik	Lv	Høi/Garvik	2 200,-	1 830,-	801,6	Ferdig 1. juli 84 (oppr.pl.l. 1. nov. 84). Besparelser!
rv 303 utb. v.Skreppestad (pb.b.pr.1.3.84)	Tjv	Høi/Garvik	2 090,-	1 650,-	1 736,8	Ferdig 1. mai 84 som pl.l.
rv 303 Gokstadvegen (ny 303)	Sfj.	Høi/K.Larsen	2 000,-	2 000,-	740,1	Anl.driften starter etter ferien 84 (utgifter hittil: pl.l. + grunn).
rv 303 G.o.s.veg Nilsesv.- Nesskogen	Sfj.	Høi/K.Larsen	9 200,-	7 500,-	3 761,5	Ferdig nov. 84 (mot pl.l. vår 85). Betydelig besparelse.
rv 303 G.o.s.veg Brua - Vearvn.	St.	E.Ha./Arntzen	1 000,-	1 000,-	765,7	Ferdig 1. juli 84. (Oppr. pl.l. 15. mai 84).
rv 304 G.o.s.veg Brattås - Kvelde	He	Høi/Garvik	1 000,-	1 000,-	250,6	Ferdig 1. des. 84 (mot pl.l. juli 84): Problem med kommunal pl.l. (og grunnerv.)
rv 306 Borre - Glenne (ny 306)	Bo	G.H./Heimd.	5 000,-	4 200,-	2 440,-	Ferdig 1. sept. 84 (mot oppr. pl.l. 20.okt. 84): Antas besparelse.
rv 308 Kjelleundergangen	Se	G.H./Holtan	800,-	800,-	433,-	Ferdig 1. juni 84 som pl.l. (antas mindre besparelse).
rv 308 G.o.s.veg Kanalen x rv 309	Nø	G.H./Arntzen	1 300,-	1 300,-	387,5	Ferdig 1. sept. 84 som pl.l.
rv 308 G.o.s.veg + oml. Herst.- Borgheim	Nø	G.H./Arntzen	2 400,-	2 400,-	1 452,6	Ferdig 1. sept. 84 (tidl. pl.l. ferdig 1. nov. 84).
rv 310 M.Keisemark - Falkenst. g.o.s.veg	Ho	G.H./Heimd.	0,-	1 000,-	0,-	Starter 1. sept. 84 (Forisert: oppr. pl.l.start 85).
rv 312 Auliundergangen (ny NSB bru)	Se	E.L./Naas	1 500,-	1 500,-	517,3	Starter 15. aug. 84 (utgifter hittil: pl.l. + grunnerv.)
rv 314 Skjeggstad bru	Hst.	AED/G.Stien	300,-	300,-	181,2	Besparelse.
rv 314 Ryk bru	Hst.	AED/Stien	500,-	500,-	0,-	Utføres som vedl. h.
rv 315 Hynnås bru	Hst.	AED/Stien	400,-	600,-	731,5	Fordyrelse p.g.a. planendring.
rv 315 G.o.s.veg langs 315 (div.strekninger)	Hst.	E.L./Holtan	5 800,-	5 800,-	747,8	Senere oppstart enn pl.l.:restarb. våren 85.
rv 319 Rørv.-Br., Brenna Åsgt.(ny B19 Hstr.)	Hst.	S.L./V.Solb.	4 900,-	5 550,-	2 490,9	Tillegg plantall skyldes restarb. forrige parsell:Brenna.
rv 319 G.o.s.veg Nøsterudvn.-Seilerhytta	Hst.	G.H./Entrepr.	1 800,-	1 800,-	37,5	Forberedes som entrepris. Start 1. sept. 84.
Div.andre mindre arb. og kostnader			950,-	2 980,-	1 308,4	Leskur, busslommer, lysanlegg, mindre kryssut., grunnerv., planutg. etc.
Sum			66 890,-	75 760,-	29 024,3	

I tillegg til ovenstående har anlegg ansvaret for utbyggingen av Ås vegstasjon (til disp. i 1984 5,6 mill. kr.) Forbruk hittil pr. 1.6.84: 1,0 mill.kr. samt av vedlikeholdsprogram bruer på riks- og fylkesveger (samlet til disp.: 1,5 mill. kr. for riks- vedl.h. og 0,75 mill. kr. for fylkesv. vedl.h.: hittil brukt h.h.v. 0,22 mill. og 0,61 mill. kr.)

**Anleggssjefens kommentarer:**  
Jeg vil oppfordre den leser som er interessert i vegvesenets drift til å studere tabellen nøye. Det ligger en rekke positive opplysninger der.

**Tendenser:** Drifts- og kostnads-1984. **Hovedtendensen:** De fleste anlegg vil bli trafikkåpnet til fastsatt tid. En rekke anlegg er dessuten fullført tidels langt foran opprinnelig tidsplan. Bare få anlegg har mindre forsinkelser. Kostnads-messig har vi flere positive trekk: Ved siden av at de fleste anleggene fullføres til rett tid og til forutsatt kostnad, har vi fått en

generell trend i retning av til dels betydelige innsparinger. Ingen anlegg synes å få vesentlige overskridelser.

Dessuten har vi — ved alle krefters gode medvirkning — kunnet gjennomføre en meget betydelig forsering av ny E-18 Klinestad - Tassebekk i Sandefjord. Det ser nå ut til at vi med stor grad av sannsynlighet kan trafikkåpne dette anlegget allerede i oktober 1986. Anleggsavdelingen vil takke både planavdelingen og grunnseksjonen for den innsats som er gjort — og fortsatt gjøres — for at dette



Nils A. Rassmussen setter ut de riktige høyder.



positive utviklingen vi har hatt innenfor anleggsdriften. Jeg vet at mange har tatt et krafttak såvel ute i driften som inne ved vegkontoret — andre involverte avdelinger og seksjoner inkludert.

Vi mener å se tendensen til at forseringene har bidratt til å bringe kostnadene ned. Spesielt for E-18's vedkommende vil det dessuten være av stor betydning, både samfunnsøkonomisk og trafikksikkerhetsmessig, å kunne nyttiggjøre seg de store investeringene (ca. 80 mill. kr) så tidlig som mulig.

Gjennom forsering av E-18-utbyggingen har vi også fått en kraftig økning av planlagt forbruk for 1984: Før årsskiftet var plantallet satt til 14,5 mill. kr. Nå: 23,0 mill. kr.

Inkludert i disse 23 mill. kr er innbakt 2 mill. kr til rasteanlegg Fokserød. Vi synes det er positivt at det har vært mulig å gjennomføre denne planendringen. Anlegget så det nemlig naturlig å bygge ut riggområdet i et eventuelt fremtidig rasteplassområde, slik at det ene kunne komme det andre til gode — både økonomisk og plassmessig. Løsningen synes å bli usedvanlig god i begge henseende.

I arbeidet med å bringe kostnadene ned, har anleggsavdelingen og de enkelte anlegg rettet oppmerksomheten mot spesielt kostnadstunge prosesser. Vi har oppnådd betydelige resultater, først og fremst innenfor prosessene sprengning — og masseflytting. Som mer eller mindre tilfeldige eksempler vil jeg nevne sprengning av 4 500 m<sup>3</sup> på anlegget Nilsesvingen — Nesskogen med relativt lave pallhøyder og spredt fjell i bebodd område, hvor sprengningen ble utført i vinter med håndholdt utstyr. Planlagt enhetspris kr 84,70 pr. m<sup>3</sup> utført for kr 48,95 pr. m<sup>3</sup>: Innspart i forhold til planlagt: kr 160 875,-.

Masseflytting av jord ble utført for kr 33,30 pr. m<sup>3</sup> mot planlagt kr 41,80 pr. m<sup>3</sup> (spart kr 16 745,-).



*Harald Wessel og Finn Tore Li støper på en av de bruene på nye E 18.*

Legging (inkl. innkjøp) av superlette masser: utført kr 269,40 pr m<sup>3</sup> mot planlagt kr 321,20 pr. m<sup>3</sup> (spart kr 88 370,-). Forsterkningsanlegg: utført for kr 119,70 pr. m<sup>3</sup> mot planlagt kr 153,60 pr. m<sup>3</sup> (spart kr 58 647,-).

Pr. 8. mai 1984 (byggemøtereferrat) var det på dette anlegget spart inn i alt kr 325 646,- (enkelte mindre fordyrelser inkludert).

Et annet eksempel:

For anlegget ny E-18 Klinestad — Tassebekk ble det forsøksvis tatt ut ca. 10 000 m<sup>3</sup> fjell (fri sprengning). Dette ble gjort til en kostnad av ca. kr 40,- pr. m<sup>3</sup> som også var planlagt, men som ligger betydelig under våre erfaringstall.

På dette anlegget skal det tas ut ytterligere 65 000 m<sup>3</sup>. Vi tror nå at vi kan få dette til for under kr 30,- pr. m<sup>3</sup>, noe som gir en ytterligere besparelse på over kr 650 000,- med ytterligere kr 65 000,- i besparelse for hver krone vi kan komme ned. (Kan kr 25,- pr. m<sup>3</sup> være et realistisk mål?)

Av tabellen kan vi se at noen anlegg vil få vesentlige besparelser i forhold til planlagt:

Rv. 303 X rv. 301 Larvik: besparelse ca. kr 400 000,-.

Rv. 303 g/s. veg Nilsesv.-Nesskogen, besparelse ca. kr. 1 700 000,-. De opprinnelige summene har nok vært for høyt stipulert.

RV. 306 Borre — Glenne: besparelse ca. kr 800 000,-.

Disse besparelsene har bl.a. ført til at vi har fått plass til nye anlegg (anlegg som skulle komme senere):

Rv. 35 gang-/s.veg Sundbyfoss: kr 600 000,- i 1984.

Rv. 310 gang-/s.veg Falkenst., Horten: kr 1 000 000,- i 1984.

Gjennom forseringen av E-18 samt tilleggskostnader til rasteanlegget (2 mill. kr.) og forsering av en del andre anlegg ser det nå ut til at vi stort sett vil gjøre bruk av de disponible budsjettammer som er blitt oss tildelt for 1984. Ved årets begynnelse var det noe bekymring for at vi skulle havne ut med et betydelig mindre forbruk bl.a. pga. prisstigningen vil det for oss være ugunstig å måtte utsette utnyttelsen av tildelte rammer.

Vi på anleggsavdelingen ser det fortsatte arbeidet med å effektivisere og bringe ned kostnadene som en av våre viktigste oppgaver. Ved bedre utnyttelse av ressur-

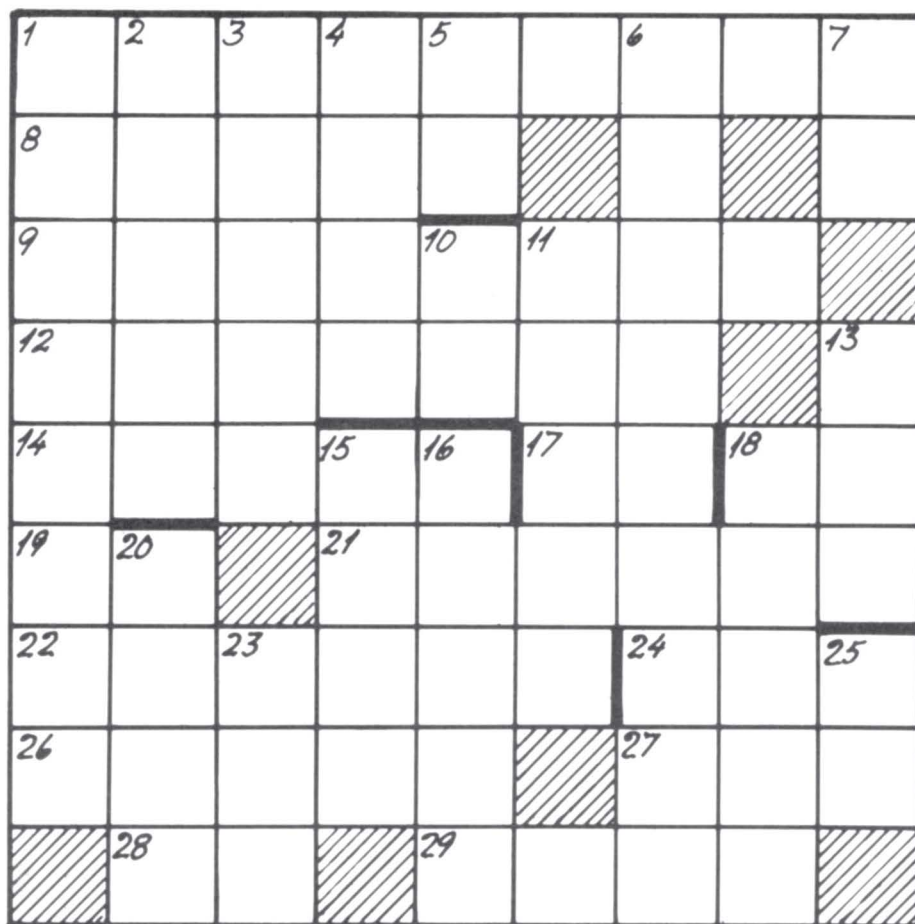


sene mener vi bl.a. å kunne demme opp for noe av den negative effekt som de sterkt reduserte budsjetttrammer medfører. I 1986 er vi nede i årsrammer på 60 mill. kr pr. år, mens vi for få år siden hadde produksjon for over 100 mill. kr i dagens kroner på riksvegene. Samtidig har som kjent fylkesveginvesteringene i praksis opphørt å eksistere. Dette gjør oss enda mer sårbare overfor nedskjæringer på riksvegbudsjettet. Derfor må vi også så sterkt vi kan, presisere overfor bevilgende myndigheter — bl.a. politikerne lokalt og sentralt, at en videre nedskjæring vil frata oss muligheten til å drive vårt effektiviseringsarbeide videre. Det vil i så fall bli snakk om en ren nedtrappingsvirksomhet, og vil, så langt jeg kan se det, få en negativ virkning i forhold til effektiv drift.

**Konklusjon:** Den utvikling som vi mener å se av driftsresultatene for 1. halvår 1984, viser at det bør være mer å hente ut av ressursene enn det vi har vært i stand til tidligere. Derfor har de innstramninger vi har sett hittil — på tross av sine mange negative sider, også hatt en meget positiv effekt. Vi har lært oss å se på ressursbegrensningene som en utfordring.

I dette ligger det også en sterk utfordring til alle andre i vegvesenet — og spesielt til dere som er knyttet nærmest oss i systemet, nemlig planavdelingen, grunnseksjonen og de øvrige driftsavdelingene. Dersom vi sammen kan frigjøre noen av de sterkt begrensede ressurser vi rår over, bør disse umiddelbart kunne utnyttes til andre prioriterte oppgaver. Med andre ord må resultatet av raskere og billigere drift være at vi skaffer oss nye og interessante oppgaver. *I dette ligger det derfor også en sterk utfordring til våre ledere, til planleggerne og vel også til lokalpolitikkerne omkring oss. Ta beslutningen, gi oss de gode prosjektene, utnytt ressursene så snart de er disponible.*

## KRYSSORD



Også forrige gang var det sneket seg inn noen småfeil i oppgaven, og vi må beklage det. Allikevel ser det ut til at det er vanskelig å sette fast de skarpeste kryssordløserne.

Vi har trukket ut to vinnere blant de innsendte svarene, og det viser også denne gang at vi har trukket ut en vinner fra en biltilsynsstasjon utenfor fylket. Eva Angell-Wiese fra Biltilsynet Fredrikstad har vunnet den ene konfektesken og den andre går til vår tidligere vegmester Alf Berg. Vi gratulerer.

Vi har en ny kryssordoppgave, og denne gangen tør vi ikke love at den er feilfri, men vi kan da håpe. Løsningen må være i redaksjonen i løpet av september måned.

### VANNRETT

1. Type veggdekke
8. Rot
9. Utflytter
12. Overløper
14. Bergart
17. Uttrykte
18. Øk
19. Selskap
21. Drepe
22. Fantasivesen(?)
24. Tidligere
26. Gjerrigknark
27. Studer
28. Norsk standard
29. Krydder

### LODDRETT

1. Skifte
2. Leksjonen
3. Pikenavn
4. Guttenavn
5. Nasjonalitetsmerke
6. Vekst
7. Spis
10. Randi Gusland
11. Målmann (†)
13. Kjøkkenredskap
15. Nektelse
16. Våpen
18. Uappetittelig
20. Slekting
23. Råstoff
25. Skipsforkortelse



Løsningen på forrige oppgave var slik:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
I	R	E	T	T	E	S	E	T	T	E	
S	N	A	T	R	E	R		K	U	F	R
A	G	N	E		D	I	L	L	E	N	
V	E	G	R	E		T		E		K	U
A	N	E		R	A	R	I	T	E	T	
L		R	E	G	N	E	R		M		
E	N	I	G	R	E	A	L	E		S	S
N	O	N	N	E		B	A	R	B	A	K
E	G	R	Ø	R	N		Å	B	O		
S	N	E	V		P	A	D	E	R	E	R
I	S	R	A	E	L		A	D	E	L	

## HUSK KJØRELYS!

Til sammen 12 skilt som minner om bruken av kjørellys er satt opp på forskjellige steder i fylket i første halvdel av juni måned. Det er først og fremst på rasteplasser, ferjekai og steder hvor trafikantene kjører innom for å få seg en hvil eller en naturlig stopp hvor skiltene står. Skiltene skal stå så lenge aksjonen foregår.

Rasteplassen ved E-18 på Gulli er ett av de stedene som har fått informasjonsskilt om bruk av kjørellys.



## STOR AKTIVITET I BRUKSKONTROLLEN I BILTILSYNET

Brukskontrollens rapport for første halvår foreligger nå og viser stor aktivitet. Det vesentlige av denne foregår på biltilsynets utekontrollstasjon på Solum.

Det ble i første halvår veiet 19 718 kjøretøyer, av disse hadde 2146 kjøretøyer overlatt uten gebyr og 269 fikk gebyr.

Av kjøretøyer som fraktet farlig gods ble det kontrollert 712, 106 av disse hadde mangler som ble påpekt og 33 ble nektet kjørt videre.

På 7817 kjøretøyer ble lastens sikring kontrollert. Det ble påpekt dårlig sikring på 764 kjøretøyer og i 178 tilfeller ble kjøretøyene nektet kjørt videre før lasten var bedre sikret.

Teknisk kontroll ble foretatt på 2160 tunge kjøretøyer. Av disse fikk 1188 påpekt mangler skriftlig. På Solum ble 172 tunge kjøretøyer nektet brukt (9,4 %) og i resten av fylket ble 3 nektet bruk (0,9 %).

Leder av brukskontrollen i Vestfold, ingeniør Martin Visnes, sier i en kommentar til rapporten at de i år har prioritert vekt, sikring av last og farlig gods.

Antallet vektgebyr har økt fra 0,7

% til 1,2 % av de veide. Dette kan skyldes en kombinasjon av stor konkurranse i transportbransjen, og at 50 % tillegget for gjentagelse er falt bort.

Det ble 1. april 1980 innført nye bestemmelser om frakt av farlig gods på vei: ADR. På dette området har en søkt å vinne erfaring og i størst mulig grad informere sjåførene. Det er her mye å hente. Avsenderne slurver med merking og lasting av farlig gods. Det er også mere farlig gods på veiene enn vi tidligere var klar over.

Også på området sikring av last prøver vi i størst mulig grad å informere og veilede sjåførene. Informasjonen til sjåførene begynner på dette området å hjelpe, slik at en nå sjelden ser skrekkeksemplene. Vi har i Norge ikke noe detaljert forskriftsverk om sikring av last, kun det generelle i kjøretøyforskriftene. Dette er et savn både for oss i Biltilsynet og for de som driver med transport.

Teknisk kontroll av tyngre kjøretøyer viser en nedgang i antall kontrollerte fra året før. Dette skyldes den før nevnte prioritering.



Den tekniske kontrollen er selektiv, d.v.s. at en plukker ut for kontroll de kjøretøyer som antas å ha mangler.

I alt 172 tunge kjøretøyer ble nektet brukt på Solum. Dette utgjør ca. 9,4 % av de kontrollerte. Årsaken til det store antallet som ble nektet brukt, skyldes at vi nå har gode muligheter for å avdekke feil, særlig ved bremses. Det er først når en har lastet vogntoget at en har mulighet for å få målt om det er tilstrekkelig bremskraft ved full belastning. Dette viser at det i høyeste grad er behov for å foreta mere omfattende tekniske kontroller ute på veien.

På Solum skal det fra høsten av settes i verk en ordning med en begrenset periodisk kontroll av lastebiler/tilhengere registrert i Vestfold. Dette arbeides det med og Vestfolder'n kommer tilbake til dette.



# HALVÅRSRAPPORT FRA BILTILSYNET

## Trafikkseksjonen

Virksomheten er planlagt ut fra arbeidsprogrammets intensjoner, der vi har følgende målsetting for året:

Førerprøve 60 %	4,5	årsverk
Tilsyn 16 %	1,2	årsverk
Annen fagl.virks. 14 %	0,95	årsverk
Intern administr. 10 %	0,75	årsverk

Etter første halvår ligger vi nær opptil disse intensjonene, men det har vært en liten forskyvning.

Førerprøven.

Vi har hatt en økning på 20 % flere førerprøver for Tønsberg i i forhold til prognosene. Derfor har noe av tilsynsressursen vært overført til dette arbeidet. På de andre stasjonene har prognosene slått til. I Larvik/Sandøfjord har vi trukket kjørelærere inn i sensorvirksomhet.

Tilsyn.

Tilsynet i vårhalvåret har i hovedvekt vært lagt på praktisk tilsyn. Alle våre sensorer har deltatt i dette arbeidet med forutbestemte ansvarsområder. Vi har arbeidet videre med en bedre samordning mellom førerprøve og tentamen.

Trafikantatferd.

Vi har i forbindelse med «Aksjon kjøreløys» utført trafikale kontroller, der publikum bl.a. har tilbakemelding ved hjelp av video.

Trafikkopplæring/kursvirksomhet.

Opplæringsplan for moped foreligger. Trafikkseksjonen har deltatt aktivt i opplæring av ungdomsskolelærere som skal undervise i valgfaget skoleåret 1984/85. Av intern kursvirksomhet på seksjonen kan nevnes: Kurs i tilsyn, kurs i bruk av video, mellomlederkurs, kurs i mopedopplæring. Av kurs med mer generell karakter kan nevnes: EDB-kurs for sørfylket og førstehjelpkurs.



*Jo Mathisen gir praktisk mopedopplæring til ungdomsskoleelever fra Tønsberg.*

## Kjøretøyseksjonen.

I henhold til arbeidsprogrammet skal 23 % av biltilsynets ressurser brukes på kjøretøyseksjonen og i brukskontrollen dvs. 10,4 årsverk. Fordelingen på arbeidsoppgavene skal etter dette være:

Kontroll i hall	5,9	årsverk
utekontroll	0,7	årsverk
brukskontroll	2,0	årsverk
verkstedkontroll	0,5	årsverk
annen faglig virksomhet	0,5	årsverk
intern administrasjon	0,7	årsverk

Forutsetningen for denne ressursfordeling er at kontorseksjonene må overføre ca 1 årsverk til kjøretøyseksjonen (Larvik 0,8 og Tønsberg 0,2).

Inntil det blir mulig med slike overføringer, reduserer kjøretøyseksjonen i fylket sin innsats på hallkontroller og da fortrinnsvis på lette kjøretøyer.

For øvrig drives seksjonen etter arbeidsprogrammet. Den største endring fra tidligere er at stasjonene driver mer utekontroll på dagtid.

Det er dessuten utarbeidet plan for forenklet kontroll av tunge kjøretøyer på Solum. Dette innebærer at denne «Solumkontrollen» inngår som en del av fylkets

rutinekontroll av den tunge kjøretøyparken.

For hallkontrollen er det utarbeidet sjekklister for ulike spesielle kjøretøyer. Dette er gjort for at kontrollene skal kunne utføres så raskt og sikkert som mulig.

Det kan også nevnes at bilverkstedenes adgang til å delta i rutinekontroller er iverksatt i Tønsberg og Larvik (K-ordning). Horten var med fra tidligere (S-ordning!).

I denne forbindelse har det blitt utviklet en rekke kurs for verkstedpersonell.

Aksjoner.

På forsommeren ble det utviklet en aksjon mot trimmede mopeder. Det ble utviklet internt kurs samtidig som den nyanskaffede hastighetstesteren ble tatt i bruk. Aksjon mot helgeulykker startet i juni og fortsetter utover sommeren i samarbeid med politiet.

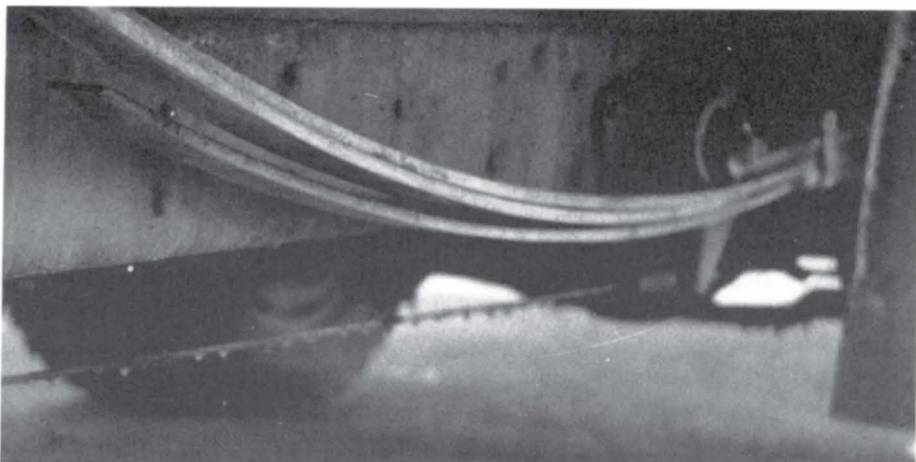
Kurs.

Kjøretøyseksjonen har, i likhet med de øvrige seksjoner, deltatt i EDB-kurs for sørfylket, mellomlederkurs og kurs i førstehjelp i løpet av første halvår 1984.

## KONTORSEKSJONEN

Kontorseksjonen i biltilsynet legger beslag på vel 50 % av de tildelte stillingshjemler. De fleste vil vel forbinde denne seksjon med å skrive vognkort og utstede førerkort og at det ikke skulle være behov for så store ressurser til dette arbeide. Det er imidlertid tillagt denne seksjon en rekke fellestjenester, ikke minst for de øvrige seksjoner. Problemet er at kontorseksjonene har liten mulighet til selv å styre sin arbeidssituasjon da den i stor utstrekning er publikumsrettet og har små muligheter til planlegging. Vi kan vel egentlig si at det er publikum som styrer oss. Praksis har vist at opp eller nedgangstider ikke har hatt noen vesentlig betydning for arbeidsmengden, den har i de





Denne bilen som ble stoppet på E 18, med ødelagte fjærbolter, viser klart behovet for kjøretøykontrollene.

senere år hatt en jevn økning. Innføring av EDB har ført til en viss lettelse i arbeidssituasjonen, men oppveier nok ikke økningen i arbeidsmengden. Det har i første halvår 1984 vært uvanlig stort sykefravær, men vi har vel kommet ut av dette uten de helt store problemer ved hjelp av vikarer og ekstrahjelp. Det har heller ikke medført noen vesentlig ventetid for publikum. Jeg vil tro at vi ligger noenlunde på linje med arbeidsprogrammet. Ferietiden er også for oss det store problem, nær halvparten av personalet har vanligvis ferie, men vi har det inntrykk at en stor del av publikum benytter de to første uker av fellesferien til bilhandel og er således for kontorseksjonen ekstra travle dager.

Det ble i 1984 fastsatt en tilleggsavgift på kr 250,- ved for sen betaling av årsavgiften på motor-kjøretøyer som er belagt med årlig avgift. Dette har svart til hensikten, oppgavene fra Avgiftsdirektoratet over kjøretøyer som skal avskiltes for ubetalt årsavgift var i år vesentlig «tynnere» enn tidligere år. Likevel representerer dette millionbeløp. Baksiden med tilleggsavgiften er at det ofte er den som kjøper bilen etter at avgiften er forfalt som må betale, og derved bortfaller den preventive virkning som er hensikten.

Verkstedenes medvirkning i bilkontrollen er bare i en startfase og

det er for tidlig å se hvilken innvirkning dette arbeidsmessig har ved kontorseksjonen.

Vi har også i vår hatt besøk av skoleklasser som har fått en kort innføring i biltilsynets mangfoldige arbeidsoppgaver.

Når det gjelder «Aksjon Publikum» har det ikke vært det helt store engasjement med spørreskjemaer til publikum e.l. Generelt sett tror jeg de ansatte i biltilsynet har ett godt forhold til det publikum de betjener og at det blir gitt den service som er mulig, selv under stressede arbeidssituasjoner.

**Vintermørket  
er farlig.  
Bruk refleks!**

**Aksjon Kjørelys  
Drosjene  
i Sandefjord  
og Tønsberg  
med reklame  
om å bruke kjørelys**

Vegdirektoratets informasjonskontor vil nå kjøre en informasjonskampanje for å bedre bruken av kjørelys i Tønsberg og Sandefjord. Det blir drosjene som skal kjøre rundt med reklame om kjørelys på taket. Og det vil de gjøre gjennom hele august måned.

Med de dårlige resultater vi hittil har sett av kjørelyskampanjen her i fylket, kan det være på sin plass å gjøre en ny vri på informasjonen. Vi får i alle fall håpe at de drosjene som kjører rundt med kjørelysreklamen selv bruker lyset.



Drosjene i Tønsberg og Sandefjord vil kjøre rundt med reklame for bruk av kjørelys på taket i hele august måned.



# AKSJON HELGEULYKKER ER I GANG

Av Jan Haugerød

**Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet har besluttet at det i sommer skal gjennomføres en aksjon i den hensikt å få redusert helgeulykkene.**

**Aksjonen er tenkt gjennomført ved å øke antall utekontroller i helgene og det forutsettes et nært samarbeid med politiet.**

Dette var noe av innholdet i den meldingen vi fikk fra Vegdirektoratet 30. mai i år. Bakgrunnen for aksjonen ligger selvsagt i at det på sommerstid er mange og alvorlige trafikulykker i helgene. Ulykkesstatistikken viser at risikoen for å bli skadet eller drept i trafikken er mer enn 5 ganger så stor natt til lørdag og søndag som ellers i uken. Hele 10—15% av alle dødsulykker skjer disse to nettene, til tross for at trafikken da er relativt liten.

Den typiske helgeulykken er en utforkjøring i en vanskelig sving. Den typiske helgeulykken skjer utenfor tettbygd strøk og føreren av ulykkeskjøretøyet er en ung, urutinert fører — ofte med promille.

Gjennom aksjonen er det i første

rekke disse ulykkene vi vil forsøke å få redusert.

Og hva så med oss her i Vestfold? Jo, vi er et typisk feriefylke med forholdsvis stor ansamling av feriegjester og ungdom rent generelt ute i kystområdene. Vi har også hatt mange av disse typiske helgeulykkene i fylket vårt hver sommer. Vi har derfor tatt aksjonen alvorlig og etablert et nært samarbeid med politiet over hele fylket. Hver helg hittil har folk fra biltilsynet og politiet/ lensmannsetaten vært ute på vegene både i de typiske kystområdene og i innlandet.

Hensikten med kontrollene er at ingen skal vite hvor det kan være kontroll, bare at det i helgene er kontroll. Det har lokalavisene sørget for. Vi har fått en svært god dekning av de dataene vi har gitt til pressen etterat helgens kontroll har vært gjennomført.

Vi kan også si at vi ikke har hatt noen av de typiske helgeulykkene i Vestfold hittil i sommer. Vi får bare håpe at dette holder ut sommeren.

Kontrollene kan variere mellom

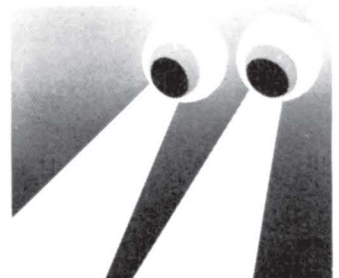
tekniske kontroller, obligatoriske alkoholkontroller hvor alle som blir stoppet må gjennom en alkotest, fartskontroller og adferdskontroller.

Vi var med lensmannsbetjent Toril Stray og Erik Duvholt fra biltilsynet i Tønsberg fredag 13. juli. Og det ble nok fredag den 13. for noen av de bilførerne som ble kontrollert. Den tekniske kontrollen av bilene viste klart at standarden på enkelte kjøretøyer er skremmende dårlig. Noe av det som særpreger feilene er at det er feil som bilføreren ved en enkel kontroll av bilen selv lett kan oppdage. Dekk, lys og bremses er de tingene hvor det oftest er mangler. Også støtdempere er ofte dårlige.

Hittil har kontrollene ikke vist noe skremmende antall alkoholmisstente og det har vært relativt pen kjøring på kveldene og nettene i helgene. Vi må føre det på kontoen for informasjon om kampanje, idet vi tror at aksjonen her i fylket nå er godt kjent blant de aller fleste.

Aksjonen må regnes som et strakstiltak for å få ned antallet trafikulykker i helgene. På noe sikt vil det være naturlig å iverksette andre tiltak. Vegdirektoratet har bedt Norges Tekniske Høgskole om å foreta en nærmere undersøkelse av årsaken til helgeulykkene, men det får vi komme tilbake til senere.

**BLI SETT I TIDE  
BRUK LYS  
OM DAGEN**



Lensmannsbetjent Toril Stray fra Ramnes lensmannskontor sjekker her at førerkort og vognkort er i orden.



# NYTT MODERNE TOALETTANLEGG PÅ GULLI

Av Jan Haugerød

*Det nye toalettanlegget på rasteplassen på E-18 på Gulli ble ferdig til fellesferien. Det nye anlegget erstatter det gamle toalettbygget som var fra 1976, og som nå var blitt både dårlig og umoderne.*

*Rødmalt og fint står det der, det nye bygget til nærmere 250 000 kroner totalt, men så har også vegvesenet i Vestfold nå det mest moderne toalettanlegget i landet.*

Det er vedlikeholdsavdelingen som er ansvarlig for dette bygget. Vedlikeholdssjef Nils I. Skjevik opplyser til Vestfolder'n at det kom inn to tilbud da avdelingen gikk ut for å undersøke priser på nytt vegtoalett på rasteplassen på Gulli. Da valget falt på det anlegget som er levert av NIMO A/S, skjedde dette etter en totalvurdering av de to innkomne tilbudene. Bl.a. er materialkvalitet og utstyr å foretrekke framfor det andre tilbudet. Leveringstiden fikk også betydning da vi ønsket at det nye bygget skulle stå ferdig til fellesferien.

Det nye anlegget på Gulli er landets mest moderne i sitt slag. Selv om det tidligere er levert andre tilsvarende hus, er det tekniske utstyret på Gullianlegget langt annet enn det som finnes i tilsvarende hus andre steder. Her foregår det meste automatisk. Både vann i håndvasker, levering av såpe fra såpekopper og håndtørkerne blir styrt av fotoceller. Vi får bare håpe at brukerne forstår dette, for det ser uten tvil noe rart ut at vannkranen på håndvasken ikke har noe kran!

Foreløpig er bygget ikke helt komplett. Da vi besøkte stedet før ferien, var Hans Kristian Olsrød i gang med forskjellige arbeider sammen med leverandøren. Han kunne fortelle at både såpekopper, håndtørkere og lamper ikke er levert i overensstemmelse med det som var avtalt. Disse tingene skal bygges inn i veggen slik at bare betjeningsenheten stikker fram. Foran lampene, som også skal bygges inn i veggen, skal det være gitter. Alt dette for at det ikke skal være mulig



*Hans Kristian Olsrød har vært vedlikeholdsavdelingens representant under monteringen av det nye bygget. Her står han i døren til ett av toalettrommene. På bakveggen ser vi noe av det utstyret som skal byttes ut over ferien.*

å gjøre hærverk på utstyret, og det kan være på sin plass på et slikt sted hvor det ferdes mange typer mennesker. Dette har vi også fått et bevis på. Allerede i midten av fellesferien var noe av utstyret ubrukelig på grunn av at det var slått i stykker.

Grunnen til at vi satser så sterkt på dette anlegget, sier vedlikeholdssjef Skjevik, er at vi vet at det er et populært og mye brukt anlegg blant trafikantene på E-18. Dessverre er rasteplassen på Gulli noe for liten, og det er ønskelig å utvide den i framtiden. Det er også en mulighet for at rasteplassen kan bli plassert i nærheten av Jarlsberg vertshus når den nye E-18 forbi Sem blir bygd om noen år. Det som er helt sikkert er at vegvesenet ønsker et permanent vegtoalett i dette området.



*Det nye bygget er langt penere enn det gamle brakkeliggende anlegget. Med rødmalte vegger og mørkbeiset tak pynter det så absolutt opp på rasteplassen.*



## Pensjonistavslutning med ny vri

Av Jan Haugerød

Torsdag 14. juni i år ble den første pensjonistavslutningen for ansatte i driften, etter den nye ordningen, arrangert på Fossekroa i Lardal. Her var foruten pensjonistene med ektefeller representanter for vegarbeiderorganisasjonen og vegkontoret. Også Vestfolder'n var med.

Det var rundt juletider at forslaget til nye rutiner for pensjonistavslutninger ble lagt fram, og vi refererte det i årets første nummer av Vestfolder'n.

Nå begynner antallet ansatte i driften å bli forholdsvis lavt på grunn av ansettelsesstoppen som vi har hatt siden 1978. Derfor har antallet medarbeidere fra driften som går over i pensjonistenes rekker blitt noe mindre etter hvert.

På avslutningen var det innbudt bare 4 pensjonister. To av disse hadde tidligere gått av med uførepensjon, men ønsket nå å få en formell avslutning før de oppfylte kravene til alderspensjon. Dette er også et ledd i den nye ordningen.

Dessverre kunne ikke Hjalmar Hvaal delta fordi han var syk, men de øvrige møtte fram til tilstelningen. Det var Arne Granstøl, Per Svendsen og Einar Eggar.

Selve arrangementet var lagt opp med servering av en enkel varmrett og kaffe. Under arrangementet ble det delt ut gaver og blomster både

fra administrasjonen og organisasjonen.

Denne gangen var det tilfeldigvis slik at alle pensjonistene kom fra anleggsavdelingen og Einar Lunde takket for innsatsen på avdelingen gjennom mange år. Fra organisasjonens side var det Øyvind Myhre som overrakte gavene mens det var vegsjef Johan Lepperød som overrakte de tradisjonelle gavene fra etaten.



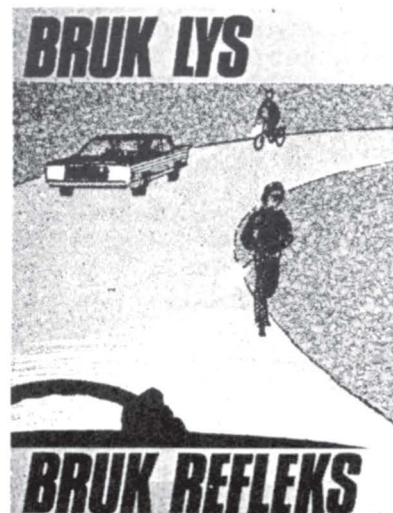
Her er pensjonistene og ektefellene samlet på den gamle Lågendalsvegen sammen med vegsjefen og anleggsavdelingens representant. Fra venstre ser vi Dorthea Eggar, Einar Eggar, Johan Lepperød, Arne Granstøl, Rakel Svendsen, Per Svendsen og Einar Lunde.



Øyvind Myhre overrekker på vegne av organisasjonen her en gave til Einar Eggar.



Det vanket også blomster til ektefellene. Her er det Dorthea Eggar som fikk blomster av vegsjefen.





## FOTGJENGERFELT M/RADAR

Av Finn E. Berg

*For å gjøre kryssingen av riksveg 311 tryggere for fotgjengere og syklister, har vi bygget et lysregulert gangfelt utenfor Kilden kino i Sem kommune.*

*Lyset er som i andre gangfelt, «hvilende» grønt for bilene og rødt for fotgjengere/syklister.*

*En stor andel av de som krysser på stedet er syklister og derfor er det laget to spesialiteter som vi trolig er alene om i Norge.*

Egen sykkelknapp 10 m foran gangfeltet.

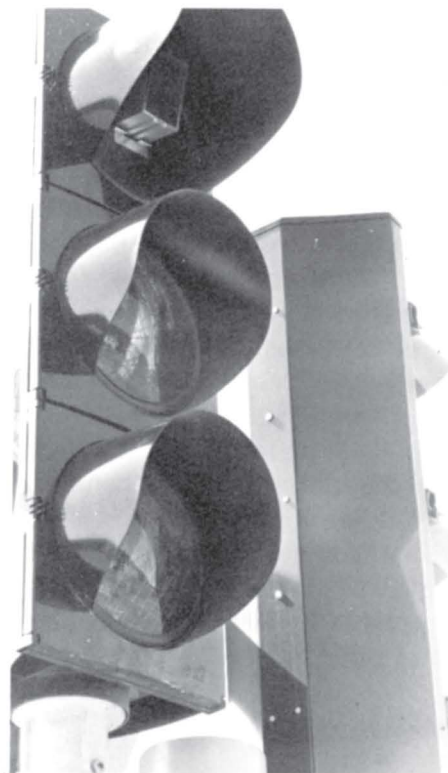
Dette medfører at syklisten slipper å stoppe med forhjulet ute i kjørebanelen når vedkommende skal forsøke å få tak i knappen. Dessuten vil veksling til «grønn mann» kunne starte mens syklisten er på vei mot gangfeltet.

Variierende lengde på «grønn mann».

Denne tiden er vanligvis regnet ut fra ganghastigheten og kryssningslengden. Når syklister krysser, blir den grønne mann stående alt for lenge og dette medfører unødvendig venting for bilene. I dette gangfeltet er det derfor installert en fotgjengerradar (av samme type som brukes for å åpne dørene i enkelte forretningsbygg).

Radaren vil registrere om det er tomt i gangfeltet dvs. syklisten har kjørt og veksling tilbake til grønt for bilene kan skje raskt. Hvis det fortsatt er noe som beveger seg i gangfeltet, vil den grønne mannen vare lengre.

Dette er foreløpig et eksperiment, og justeringer foretas.



Øverst sees radaren som styrer et trafikklens ved fotgjengerovergang i Tønsberg.

## Vegdirektoratet med brosjyre om biltur i utlandet

Vegdirektoratet har i disse dager sendt ut en enkel og kortfattet brosjyre beregnet på norske bilister på biltur i utlandet.

Brosjyren inneholder opplysninger om bruk av sikkerhetssele, parkeringsbestemmelser, hastighetsbestemmelser, bøtlegging og promillegrenser i en rekke europeiske land.

Brosjyren er et godt hjelpemiddel når ferieturen legges til utlandet. Vi anbefaler alle ansatte å skaffe seg ett eksemplar som kan ligge i bilen.

Biltilsynsstasjonene har en del eksemplarer til utdeling, også på vegkontoret er det noen eksemplarer.

Like før Vestfolder'n gikk i trykken fikk vi beskjed fra Vegdirektoratet at det har sneket seg inn en liten trykkfeil i brosjyren. Og det gjelder under rubrikken Rundkjøringer i Frankrike, her skal det stå:

«forkjørsrett for trafikk inne i rundkjøringen». Dette vil bli rettet opp når brosjyren blir trykket opp på nytt.

## Trafikkskilter tilgrises med maling

Årvist, men hovedsakelig i sommerhalvåret, er trafikkskiltene langs våre veger gjenstand for «ivrige malere»s oppmerksomhet og maleiver. Dette er et stort og relativt kostbart problem som det ser ut til å være vanskelig å få bukt med.

Kåre Hansen på skiltavdelingen forteller at et vanlig fareskilt koster ca. 250/300,- kroner, mens de større veganviserne koster i størrelsesorden 7/800,- kroner, det sier seg selv at det må bli dyrt å skifte ut alle skilter som tilgrises når vi vet at i tillegg til skiltprisen jo også kommer arbeidskostnader og

transport. På årsbasis dreier det seg om mange tusen kroner.

Denne «kunstneriske» utfoldelse kan vi derfor godt vært spart for. Vi håper derfor at «kunstnerene» heller bruker sine evner på andre felt.





## BILBELTEPÅBUD NÅ OGSÅ I BAKSETET

Samferdselsdepartementet har vedtatt at det nå også skal bli påbudt å bruke bilbelte i baksetet. Det er Vegdirektoratet som har anbefalt dette og forelagt saken for departementet. Påbudet blir gjort gjeldende fra 1. mars 1985.

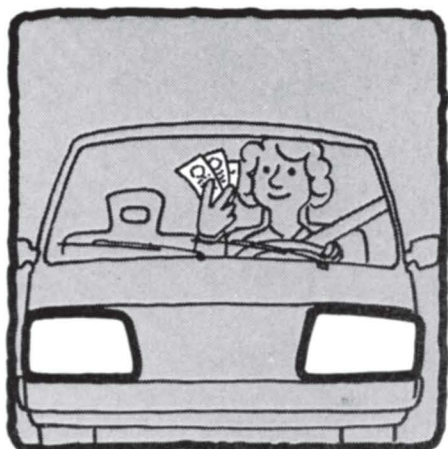
Bakgrunnen for at Vegdirektoratet fant å fremme forslag om dette er at det ligger en åpenbar positiv trafikk-sikkerhetsgevinst i å bruke bilbelte også i baksetet. Antallet personska-deulykker vil bli redusert når belte- bruk påbys også i baksetet.

Vi vil komme nærmere tilbake til enkelthetene i påbud når Samferdselsdepartementets beslutning fore-ligger skriftlig.

## Kjørellysbruken fortsatt dårlig i Vestfold

Sett i sammenheng med landet forøvrig ligger vi fortsatt dårlig an med hensyn til å bruke kjørellys om dagen. De siste tellingene i juli måned viser en viss bedring, men resultatet er fortsatt alt for dårlig.

Det er langt igjen til vi når målsettingen om 85 % lysbruk.



**Kjørellys om dagen er rimelig.  
Koster deg toppen  
250 kroner året**

## TEST DEG SELV

Av Tore Kavli

1. Hvor langt er det fra dette skiltet og fram til jernbane-planovergangen? (136,1)

- a.  ca. 30 m.
- b.  ca. 50 - 80 m.
- c.  Ingen bestemt avstand.



2. Skal du om dagen bruke lys når du kommer til en tunnel som er varslet med dette skiltet? (122)

- a.  Ja.
- b.  Kun hvis tunnelen ikke har belysning.
- c.  Nei, det er ikke nødvendig.



3. Hvor lang avstand skal du minst ha til forankjørende; målt i sekunder?

- a.  1 sekund
- b.  3 sekunder
- c.  5 sekunder

4. Hva er største tillatte hastighet for motorvogn med tilhenger uten brems?

- a.  60 km/t for alle med tilhenger
- b.  60 km/t når tilhengerens aktuelle totalvekt er 300 kg. eller mer.
- c.  70 km/t når tilhengerens tillatte totalvekt er mindre enn 750 kg., 60 km/t når tillatt totalvekt er større enn 750 kg.

5. Har du lov å kjøre forbi en sykkel like foran eller i vegkryss?

- a.  Ja, hvis det er en tohjulssykkel
- b.  Nei
- c.  Ja

6. Du kjører på en tofeltsvei og har en fri vegstrekning på 600 meter. Hvor lang strekning kan du i utgangspunktet planlegge å bruke til forbikjøring?

- a.  600 m
- b.  400 m
- c.  200 m

7. Har du lov til å kjøre motorvogn hvis du har glemt førerkortet hjemme?

- a.  Ja, hvis du har med en person som har hatt førerkort i minst 3 år
- b.  Bare hvis det er din egen motorvogn
- c.  Nei

8. Du møter en annen bil i mørke på landeveien. Når skal du slå på fjernlys igjen?

- a.  Når bilene er ved siden av hverandre
- b.  To billengder etter møting
- c.  To billengder før møting



9. Når skal du se i blindsonen? (Dødvinkel)
- a.  Før stans
  - b.  Like før plass-skifte
  - c.  Under rygging
10. Har du lov til å kjøre moped på motorveg?
- a.  Nei, det er forbudt
  - b.  Ja, hvis mopeden kan kjøre i minst 40 km/t på horisontal veg.
  - c.  Ja, hvis det er plass på høyre side av kantlinjen
11. Hvor gjelder vegtrafikkloven?
- a.  Overalt
  - b.  Overalt for trafikk med motorvogn
  - c.  På alle veier som er åpne for alminnelig ferdsel
12. Du kjører i en enveiskjørt gate. Hvordan skal bilen være plassert for sving til venstre?
- a.  Til venstre for midten av kjørebane
  - b.  Midt i kjørebanen
  - c.  Så nær venstre kant som mulig

De riktige svarene står på side 10.

## Samordning av reaksjonsformene fra biltilsynets og politiets side ved teknisk kontroll

Som kjent er det ofte for stor forskjell på de reaksjoner som nyttes vis a vis publikum fra biltilsyn og politi i forbindelse med kontroll av kjøretøyer.

I et møte på vegkontoret med bl.a. samtlige politimestere og stasjonssjefer for biltilsynet i Vestfold den 28. juni 1984, ble det bestemt at det skulle utpekes en arbeidsgruppe for å få nærmere vurdert og samordnet de reaksjonsformer som er aktuelle å bruke overfor kjøretøyeiere (brukere) som overtrer bestemmelsene om kjøretøy.

Arbeidsgruppen består av:

politiadjutant Hans W. Hygen, Larvik politikammer  
politibetjent Finn A. Berger, Larvik politikammer  
politibetjent Stig Svendsen, UP  
stasjonssjef Asbjørnrød, biltilsynet, Horten  
ingeniør Martin Visnes, biltilsynet, Larvik.

Arbeidsgruppen skal ha sin utredning ferdig innen utgangen av året.

Dette tema er meget aktuelt fordi det rammer publikum svært forskjellig. Det har vært arbeidet med spørsmålet sentralt i flere år uten at man har funnet noen løsning. I Oppland er også en arbeidsgruppe i gang med saken og vårt arbeide vil nå bli koordinert.

## Personallytt

65 ÅR

Kittil Lien, 11. september

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

VI ØNSKER VELKOMMEN

Liv Marit Carlsen, praktikant på planavdelingen

### Endringer i arbeidsområder/tilsetninger

Nils Inge Skjevik er fast ansatt som leder av vedlikeholdsavdelingen. Øystein Ludvigsen er fast ansatt som leder av trafikkseksjonen. Tore Kaurin er fast ansatt som leder av utredningsseksjonen. Anlaug Wold er fra og med 1/4 tilsatt på personalseksjonen i vikariat for Grethe Foyen Jensen. Astrid Barkost har tiltrådt stillingen på regnskapsseksjonen etter Anlaug Wold.

PENSJONISTER

Arnfinn Opsahl, 31. oktober.

### Påskjønnelse til tilsatte etter lang tids tjeneste

Forbruker- og administrasjonsdepartementet har i samråd med Finansdepartementet vedtatt at tilsatte som har vært i etaten i 25 og 40 år kan få blomster e.l. på samme måte som ved fylte 50 og 60 år.

Vestfolder'n vil heretter ha med en oversikt over de som har vært tilsatt i 25 og 40 år. Denne gangen gjelder det:

25 ÅRS TJENESTE

Olav Tanum (i april måned)

Gullik Svendsen (i juli måned)

## FUNNET

Sort herreparaply gjenglemt i «Vingården» — på pensjonistturen.

Kan fås tilbake ved henvendelse til sentralbordet — vegkontoret — telefon 033-13 210.



# FRONTS MICHAELSEN & CO

-VINGÅRDEN- - GRUNNLAGT 1886



ENEPRODUSENT AV:

-GOLDEN POWER- (SEKT)  
-THORNSTEINER- (HET FRUKTVIN)  
-WITTUSANO- (VERMOUTH)

TILDELT DE HØYESTE UTMERKELSER  
FOR NORSK FRUKTVINPRODUKSJON

-Vingården-, FILTVET, 2. juli 1984.

~~Telefon (03) 79 42 57~~  
Telefon (03) 79 41 60

Vestfolds Veivesens Velferdskomite  
ved velaktede kjære Vene Mary Kristensen  
Stoltenbergs gate 1  
3100 Tønsberg.

Jo, Vestfold gjør vei i vellinga!  
- Vi sendte vårt Opus i kveldinga  
den åtteogtyvende juni -  
Og straksens den niogtyvende  
kom fra gode Mary, hun Di  
Epistel og liste flyvende -o -o -o  
med navn på femti kjekke karer  
som med sitt virke har gjort at vi klarer  
å virkelig oppleve EVENTYRET  
med 7-milsskritt fra barndommens år:  
Jo: Hit og Dit "går" det i BILEN vår  
uten å vandre på tornefull sti.  
Den tid er forbi.  
- Nå gjelder det bare at vi kan få te`  
bruke veien og 7-milbilen med måte!  
Hygg deg med Glasset når trippen er over,  
da sjelen og kjødet har glede av Power.

(Plass-mangel: Så sier vi bare: Jul.-Løkke til Nord-kvelle, Rognan  
(av Nordland?), Per Bladmann med sømt mestrene Pape og Sommervik,  
stillfarende (kan Vintapper'n drømmende tenke seg?): EVA, MONA og ANNE MAY  
og selvsagt Henning og Bjarne med, - men nix Varg i Veum. Nei spar oss  
for det! Takk for friske humøret Dere alle møtte Vintapper`ns  
improvisering i storm, lyn, torden bøtte-regn og nivse  
kjellermørke med!

Hjertelig hilsen til Dere alle -  
og enn mere MARY KRISTENSEN som jo dessverre  
ikke kunne komme.  
Vennlig hilsen

*Per Arne W. Fuzs*  
Frants Michaelsen & Co  
"Vingården"  
FILTVET

