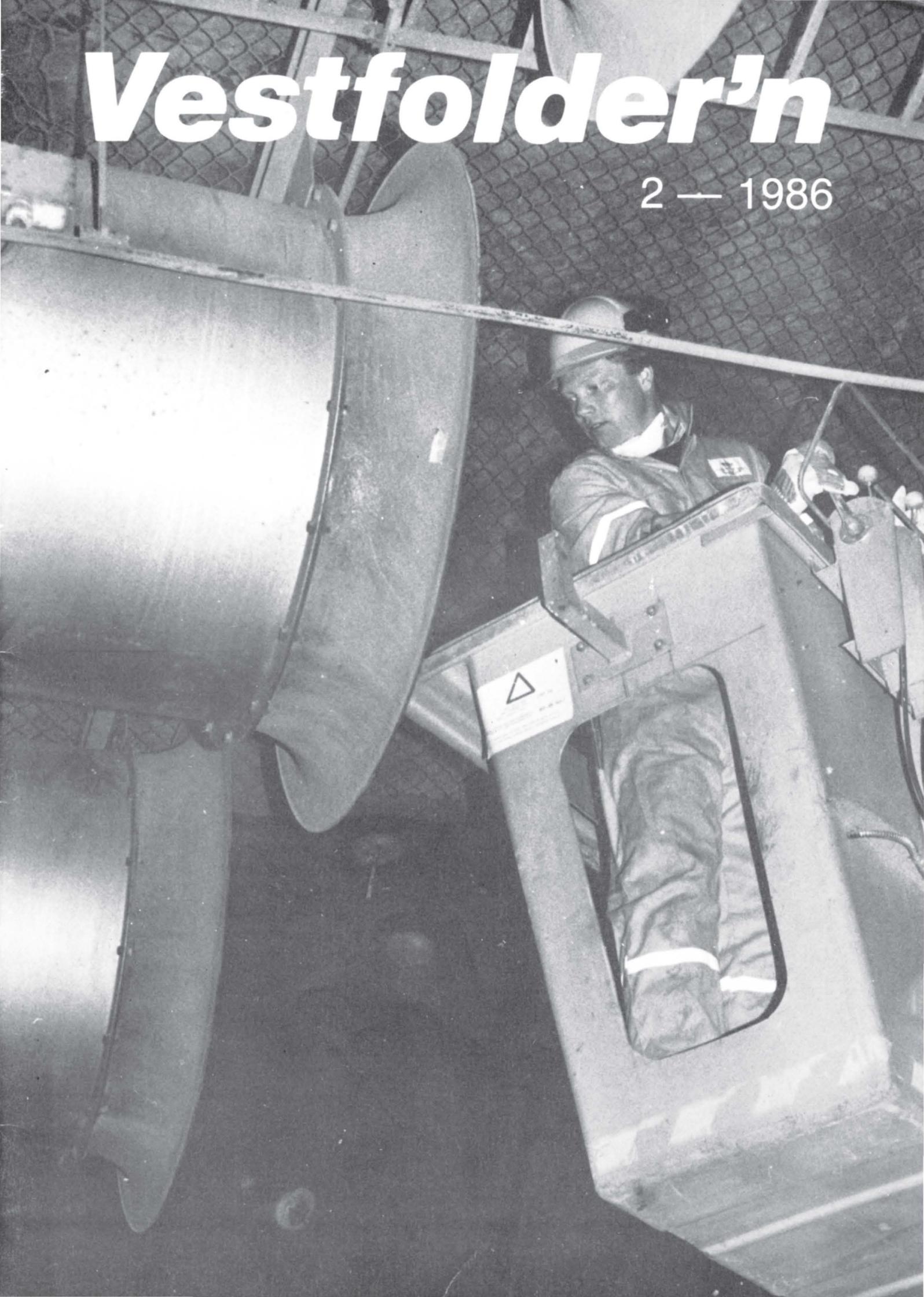


Vestfolder'n

2 — 1986





Vestfolder'n

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Vestfold

NR. 2 - MAI 1986
12. årgang

Redaktør:
Jan Haugerød

Redaksjonsråd:

Anton Asbjørnrød
Leif Blomdal
Kåre Holtung
Trygve Larsen
Rolf Sommervik

Redaksjonens adresse:

Statens vegvesen
Vestfold
Boks 323,
3101 Tønsberg

Opplag
1000 eksemplarer

Trykk:
TØNSBERGS AKTIETRYKKERI

INNHold:

Til kamp mot utforkjøringsulykkene.....	side 3
Biltilsynet satser på utekontroller	4
Aulielva bru i gang	5
Vegvesenets muntlige historie	6
Erstatningskrav i 1985	7
Tunnelvask i Holmestrand	8
Haga bru blir forsinket.....	10
Telemålinger på ny E-18.....	11
EDB og forventninger	12
De gode gamle dager	13
Uholdbare arbeidsforhold i biltilsynet	14
Bedriftshelsetjenesten på flyttefot	15
Nye varebilforskrifter	16
Skidag i tåke og varmegrader	18
Store gang- og sykkelvegprosjekter.....	20
Forslagsordningen.....	21

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

Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.

FORSIDEBILDE: Vårens storsjekk i Holmestrandtunnelen foregikk 4 netter i april måned.

TIL KAMP MOT UTFORKJØRINGSULYKKENE

Det rustes nå til kamp mot utforkjøringsulykkene. Dette er et ledd i Regjeringens handlingsplan for trafikksikkerhet.

De som står bak planen og skal sette den ut i livet er:

- Samferdselsdepartementet
- Justisdepartementet
- Vegdirektoratet
- Trygg Trafikk
- Statens edruskapsdirektorat
- Statens informasjonstjeneste

Partene er overbevist om at en samordning av ressurser og tiltak øker forutsetningene for en større total effekt. Gjennom dette samarbeidet unngås det at tiltakene som settes i verk konkurrerer med hverandre om trafikantenes oppmerksomhet.

1986 er det første året i denne langtidsplanen som varer fram til 1990. I år skal det fokuseres særlig på utforkjøringsulykker. Neste år er det fotgjengerulykkene som er sentrale, og i 1988 møteulykkene. Disse ulykketyperne vil deretter bli gjentatt slik at det igjen blir fokusert på utforkjøringsulykker i 1989 og fotgjengerulykker i 1990, som er det siste året i denne første langtidsplanperioden.

Mange har etter hvert fått en viss motvilje mot aksjoner. Derfor er dette tiltaket ingen aksjon, men en bevisst satsing på å få til atferdsendring i trafikken. De forskjellige informasjonstiltakene skal gå hånd i hånd med andre tiltak på opplæringssektoren, drifts- og trafikktekniske områder.

I sommer vil tiltakene bli satt ut i livet og gjennomført i tidsrommet 1. mai - 15. oktober.

Når det gjelder utforkjøringsulykkene, vet vi ut fra analyser en del om årsaker og hvem som er innblandet. Utforkjøring skjer helst om sommeren og utenfor tettbygd

strøk. Mange av disse ulykkene skjer i helgene, og oftest er unge mennesker mellom 18 og 24 år innblandet. Særtrekk ved utforkjøringsulykkene er manglende kjøreeerfaring, stor fart og promille. Medvirkende årsaker kan også være feil ved kjøretøyet, uheldig utforming av kurver og dårlig merking. Det er således på det rene at de tiltakene som nå settes i gang også stiller krav til oss i vegvesenet både når det gjelder kontrollvirksomheten av kjøretøyene for å avdekke mangler og vegens utforming og utstyr.

Vegdirektoratet har satt som mål for aksjonen at antallet utforkjøringsulykker i år skal reduseres med 300 på landsbasis i forhold til i fjor. Dette er et stort mål og det må arbeides aktivt for å oppnå en slik reduksjon. Det store spørsmålet er hvorvidt de enkelte fylkene vil makte å engasjere seg i denne saken, som kommer på toppen av en allerede sterkt belastet arbeidssituasjon. Har vi igjen noen res-

surspersoner som er villige til å være drivkraften som er nødvendig for å få den effekt ut av tiltakene som vi håper på? Vegvesenet er i en vanskelig situasjon. Folk i nøkkelstillinger forsvinner, det er vanskelig å finne nye erfarne medarbeidere og vi skal redusere bemanningen. På toppen av det hele, får vi stadig nye oppgaver som skal løses i tillegg til det vi har fra før.

Aksjoner har også fått en dårlig klang. I denne sammenheng er det bevisst ikke brukt ordet aksjon, men det spørres om ikke handlingsprogrammet for trafikksikkerhetsinformasjon av mange vil bli oppfattet som en aksjon.

Det er greit å ta en politisk beslutning som er populær, for en slik plan vil bli oppfattet som et positivt og populært initiativ. Reaksjonene kommer først etterpå når status skal gjøres opp og det viser seg at resultatene har uteblitt. Jeg håper ikke jeg blir betraktet som en

Forts. neste side —



Utforkjøringsulykkene skal bekjempes i sommer. Målet på landsbasis er 300 færre utforkjøringsulykker enn ifjor.

BILTILSYNET SATSER PÅ UTEKONTROLLER

I år kommer Biltilsynet til å øke kontrollene med 50 prosent i forhold til året før.

Dette betyr økt trafiksikkerhet på vegene våre, i alle fall vil sjansen for å bli tatt om du kjører med en trafikkfarlig bil være større enn tidligere, sier avdelingsdirektør Aksel Bruun i Vegdirektoratet.

Det er større bevilgninger som gjør det mulig for Biltilsynet å trappe opp denne delen av sin virksomhet. Det har lenge vært en av våre viktigste målsettinger å kunne komme mer ut på landevegene. Det er nemlig gjennom utekontrollene at vi har den største sjansen til å plukke ut trafikkfarlige biler. Vi er glade for at bevilgningene gir oss muligheter til større uteaktivitet, sier Bruun.

Også her i fylket vil ekstrabevilgningen gi en utvidet utekontrollvirk-

somhet. De vil gi rom for ca. 1200 timer til utekontroll. Med 2 kontrol-

lører pr. økt, vil ekstrabevilgningen gi 120 kontrollørøkter.

Kontrollene vil bli utført i et nært samarbeid med de lokale politikamrene. Vegkontorets planavdeling vil også delta i utvelgelsen av kontrollsteder.



Større bevilgninger i år gir biltilsynet anledning til å øke kontrollvirksomheten ute på vegene med inntil 50% i forhold til i fjor.

Til kamp ...

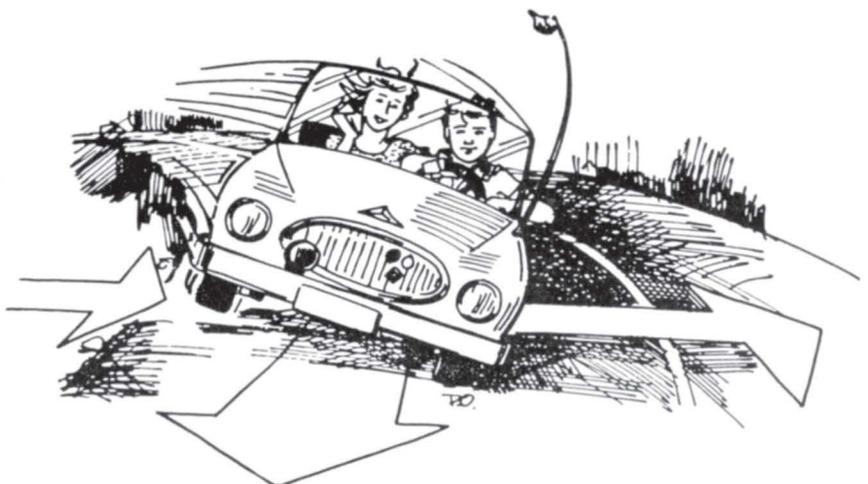
Forts. fra foreg. side —

person som forsøker å svartmale situasjonen, men mitt forsøk på å se realistisk på saken er nok i tråd med den oppfatning mange innen etaten har.

Jeg er like sterkt opptatt av å få redusert antallet trafikkulykker som andre, og jeg håper inderlig at tiltaket med å samordne trafiksikkerhetsinformasjon vil gi resultater. Men vi skal heller ikke glemme den innsatsen som det gjennom det daglige arbeidet gjøres på alle felter innen etaten for å sikre alle typer trafikanter. Vi skal være klar over at en målbevisst satsing gjennom mange år har resultert i at det ikke noen gang tidligere i løpet av de siste 10 til 15 år har vært så trygt å ferdes på vegene her i fylket som det er i dag.

Jan Haugerød

Skrens på sommerføre er farlig



Om sommeren må bilen utsettes for større sidekrefter dersom den skal miste veggrepet i sving. Men det betyr at når du mister kontrollen på sommerføre, er det også med større fart at du kjører av veen!

Våre egne folk har satt i gang arbeidene på Aulielva bru på den nye E-18, utenom Sem. Etter at pelefirmaet gjorde seg ferdig i vinter, har våre egne mannska- per startet opp med støping av landkar. Brua, som blir en be- tongbjelkebru, blir 31 m lang, og den vil koste ca. 2 mill. kroner.

Det er dårlige grunnforhold på stedet og det er pelet ned til ca. 20 m. Både pelearbeidet i vinter og våre egne arbeider har gått greit så langt. Det er Per Naas som er oppsynsmann på bruanlegget, og de som har startet opp på forska- lings- og støpearbeidene er Sverre Larsen, Torleif Eriksen, Georg Uhlman, Øyvind Myhre og lærlin- gene Lars Larsen og Andre Revaa.

Brubjelkene skal komme på plass i juni måned. Deretter skal det støpes bruplate, og brua er regnet ferdig til 1. oktober. Etter den tid ligger det godt til rette for at brua og den nye veglinjen fra Bispeveien og sydover mot Aule- rød og Ramnesveien kan benyttes som en intern transportvei i an- leggsperioden. Dette vil kunne spare mindre gårdsveier og andre arealer for anleggstrafikk.

Arbeidene med en midlertidig riggplass nord for Jarlsberg Verts- hus er også i gang, så anleggsvirk- somheten i området begynner å komme på gli, og neste år vil E-18 anlegget på Sem være det største veginnlegget i fylket.

AULIELVA BRU I GANG



Det skal mye armeringsjern i brua. Her er Øyvind Myhre og Georg Uglman i arbeid på en landkar.

VEGDIREKTORATET ANBEFALER NYE RETNINGSLINJER FOR BUSSTRAFIKK OG HUMPER

For å unngå konflikter mellom bussjåfører og vegmyndigheter om humper i vegbanen, har Vegdirektoratet, i et brev til kommunene, anbefalt visse ret- ningslinjer for humper i busstra- séer:

- * Busser bør i størst mulig grad følge hoved- eller samlevegnett med fartsgrense 50 km/t.
- * Busstraséer bør ikke gå gjen- nom 30-soner med humper, på lengre strekninger.

- * Lange strekninger i 30-soner uten humper, men med busstra- fikk vil vanligvis gi et uaksepta- belt hastighetsnivå, og bør derfor unngås.
- * På korte, spesielt trafikkfarlige strekninger, kan 30 km/t og humper aksepteres også i buss- traséer, f.eks. forbi skoler. Antall humper bør begrenses til 2-3, og humpene må utformes som busshump.

Kjell Hegdalstrand på intervjurunde

VEGVESENETS MUNTlige HISTORIE I VESTFOLD SAMLES

Av Jan Haugerød

Noen dager i februar måned har en del av vegvesenets historie her i fylket blitt tatt vare på for framtiden. Det er Kjell Hegdalstrand fra vegkontoret i Hedmark, nå ansatt ved vegmuseet, som har intervjuet 3 av våre pensjonister.

Kjell Hegdalstrand har fartet landet rundt og samlet veghistorie på lydbånd siden 1979. Arbeidet ble den gang satt i gang på oppdrag fra Vegdirektoratet. Til nå har nærmere 200 pensjonister i vegvesenet bidratt med sine historier, og de aller fleste av disse har Hegdalstrand intervjuet selv. Det historiske materialet utgjør nå over 300 lydbåndkassetter. Disse er også avskrevet og det hele er blitt

6500 maskinskrevne sider med veghistorie.

Denne muntlige minnesamlingen vil inngå i vegmuseet sammen med dokumenter og gjenstander, og gi et helhetlig bilde av vegvesenets historie fram til i dag. En del av intervjuene er også gjengitt i Vegen og Vi under vignetten «Vegfolk forteller».

Hegdalstrand har ikke gjort alle intervjuene selv. Her i Vestfold har Eilef Hellem nedtegnet fortellingene til 8 av våre pensjonister for noen år siden, så det er første gang Hegdalstrand selv nå er på Vestfoldbesøk for å intervju pensjonister. De pensjonistene han har intervjuet nå er Alf Berg, tidligere vegmester i vedlikeholdsområde 2,

Harald Augustson som var regnskapssjef på vegkontoret og anleggsoppsynsmann Ole Snekkestad.

Intervjurunden her i Vestfold markerer starten på en ny runde med innsamling av veghistorie. Hegdalstrand forteller til Vestfolder'n at intervjuene skal foregå etter et visst mønster. Han tar sikte på å dekke 3 fylker hvert år i de nærmeste årene framover. I hvert fylke vil han intervju 5 - 7 pensjonister. På denne måten vil landet være dekket i løpet av 6 år. De folkene Hegdalstrand først og fremst er ute etter i denne intervjurunden, er de som begynte i vegvesenet like før eller under krigen. Disse personene tilhører



Kjell Hegdalstrand har besøkt vegpensjonister over hele landet for å samle veghistorie. Nå har han også vært på Vestfoldbesøk, og Harald Augustson, vår tidligere regnskapssjef var en av de han intervjuet.

ERSTATNINGSKRAV I 1985

Av Yngvar Pedersen

I 1985 sendte vi ut 32 erstatningskrav på tilsammen ca. kr. 177 000,-, mens det kom inn 29 krav på tilsammen ca. kr. 122 000,-. Det kom dessuten inn 3 uspesifiserte krav.

Til sammenlikning sendte vi i 1984 ut 30 krav på tilsammen kr. 256 000,-, mens det kom inn 43 krav på kr. 114 395,-.

Av kravene som kom inn i 1985 ble 9 avvist — dog er ett av disse til behandling i Vegdirektoratet.

6 av kravene som kom inn gjaldt bil- og kjøretøyskader. 3 var skader pga. rygging, 1 gjaldt kollisjon i motsatt kjørebane, 1 gjaldt vikeplikt og 1 gjaldt påkjørsel av bil som sto stille. Til sammenlikning hadde vi i 1984 12 krav som gjaldt bil- og kjøretøyskader, hvorav 5 rygging. Det er i denne anledning bare igjen å peke på at det er viktig å være observant i ryggesituasjoner. Dessverre er det endel bilister som har den uvanen å stanse tett bak arbeidsmaskiner og store lastebiler. Da har det lett for å skje uhell, men i ryggesaker er det vanskelig å slippe unna ansvaret for skadene, selv om det ofte ville ha vært naturlig at den som ble pårygget dekte iallfall en del selv. Forøvrig dreide saken seg om en turistbuss som fikk knust frontruta i «2 etasje» pga. skilt utenfor Holmestrandtunnelen (kravet avvist), to krav pga. påkjørsel på bom på Barkåker, anleggsskader pga. rystelser, knust frontlykt pga. kantklipper, steinras utenfor Holmestrandtunnelen m.m.

En type skader som går igjen er

den gruppen ansatte som har opplevd de største forandringene i vegvesenets arbeidsmetoder.

Kjell Hegdalstrand vil komme tilbake til Vestfold i løpet av våren eller forsommeren for å intervjuere flere pensjonister.

skade på personlige effekter som briller og klær. Vi hadde i 1985 to tilfeller av brilleskader og et tilfelle av skade på klær. Vilåret for å få erstatning i slike tilfeller er at skadene oppsto som følge av en uventet og plutselig hendelse i arbeidssituasjonen som fører til skaden. Og det er videre et vilkår at arbeidstakeren ikke kan bebreides for at skaden oppsto.

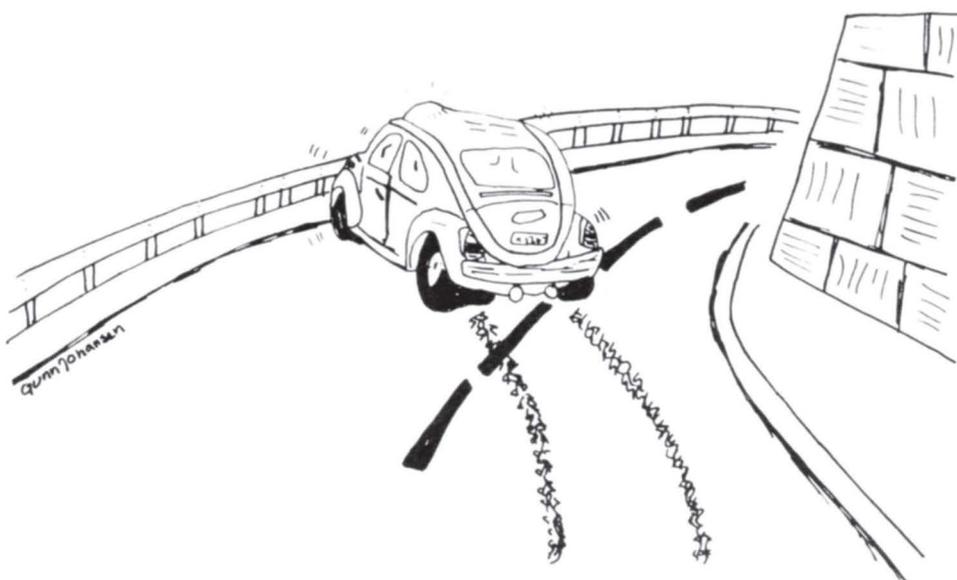
Kravenes størrelse varierte mellom kr. 250,- og kr. 23 524,-, samt de uspesifiserte kravene.

Når det gjelder utsendte krav fra vegvesenet var det største kravet på kr. 23 799,- og gjaldt skade på lyskryss. Det laveste kravet var på

kr. 840,-. Hovedtyngden lå på mellom 4000 og 15 000 kroner. Det har gått greit å få inn pengene.

Hele 19 av kravene gjaldt rekkverkskader (mellom kr. 1 312,- og kr. 11 160,-). 5 av kravene gjaldt lyskryss (mellom kr. 965,- og kr. 23 799,-). Forøvrig gjaldt kravene skade på gjerder (2), skilt og trafikkportaler.

6 av kravene gjaldt ukjente kjøretøyer. Her sender vi krav til Trafikkforsikringsforeningen. Vi må imidlertid i disse sakene være ekstra nøye med bevissikringen, og en kontakt med politi og Viking/Falken for å sjekke om de har tauet kjøretøyer bort fra et rasert rekkverk er viktig.



VEGVESENET PÅ VESTFOLDUTSTILLINGEN

Vestfoldutstillingen på Hovland i Larvik arrangeres i år i tiden 9. - 17. august og vegvesenet blir med med egen utstilling.

Utstillingen vår i år vil i første rekke omhandle trafiksikkerhet. Vi kommer også til å samarbeide med politiet i Larvik. De vil ha sin stand inntil vår stand.

E-18 åpning 14. oktober

Det ser ut til at den nye E-18 Klinestad - Tassebekk blir åpnet tirsdag 14. oktober.

Samferdselsminister Johan J. Jacobsen har sagt ja til å foreta den offisielle åpningen.

TUNNELVASK I HOLMESTRAND

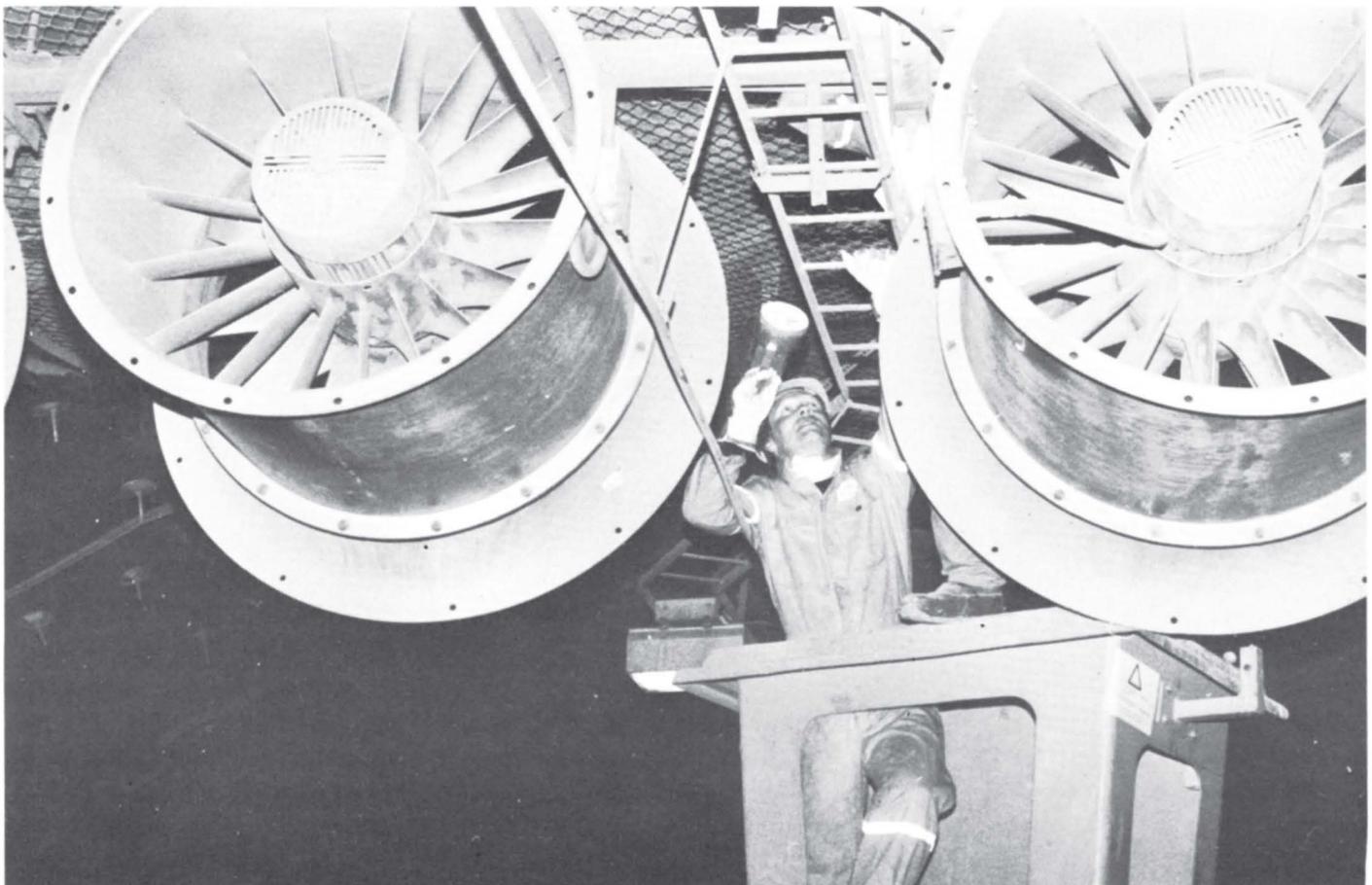
Av Jan Haugerød

Odd Tandberg og hans mannskaper fra vedlikeholdsområde 1 har igjen gjennomført sin nattlige vårpuss inne i Holmestrandsfjellet. Det er E-18 tunnelen som i løpet av 4 netter skal vaskes og settes i stand for å motta sommerens stortrafikk.

I vårpussen inngår det en rekke viktige kontrollpunkter ved siden av at tunnelens tak og vegger blir vasket. De 18 ventilasjonsviftene skal kontrolleres og defekte lypærer skiftes ut. Denne gangen blir også enkelte fuger mellom betongplatene i vegdekket tettet med en spesiell 2 komponent gummimasse. Dette gjøres for å hindre at enkelte betongplater skal ligge og slå når tunge trailere passerer. Denne gangen er 19 fuger behandlet på denne måten.



Det var møkkete i tunnelen. Her gir Per Teien oss et godt eksempel på hvordan tunnelen ser ut under all skitten.



Også ventilasjonsviftene i tunneltaket måtte gjennom en nøye kontroll fra Odd Tandbergs side.



Denne gangen fikk også noen av fugene mellom betongplatene i vegdekket spesialbehandling. Øyvind og Bjørn Lindseth tetter fugene med en spesiell 2 komponents gummimasse.

Odd Tandberg forteller til Vestfolder'n at de 4 nettene vil koste vedlikeholdsområde 1 ca. 60 000 kroner. Arbeidene foregår fra kl. 20 på kvelden og til 05.30 på morgenen. 5 mann fra vedlikeholdet deltar. I tillegg kommer 2 innleide maskinkjørere.

Tunnelsjekken er kommet inn i en fast rutine, sier Tandberg og arbeidene går uten noen problemer. Det eneste er at enkelte trafikanter ikke ser verken skilt eller rødlys. Nesten hver kveld kommer det en eller annen kjørende som ikke har registrert at tunnelen er stengt.

ULYKKEFRI HELG?

Trafikksikkerhetsrådet har tatt initiativ til en aksjon som tar sikte på å få hele det norske folk til å gå sammen om å skape en ulykkesfri helg i trafikken. Samferdselsdepartementet har saken til behandling, men det er fortsatt uvisst om departementet vil gi sin tilslutning til å gjennomføre en slik aksjon.

Ordføreren i Trafikksikkerhetsrådet, adm.dir. Helge Kvamme, bekrefter at rådet har fattet et foreløpig vedtak om en aksjon med sikte på en ulykkesfri helg neste vår. En forutsetning for å gjøre dette er at Samferdselsdepartementet støtter tanken, og at også trafikkorganisasjonene, forsikringsbransjen og media vil være med på en slik aksjon.

I et notat fra Trafikksikkerhetsrådet heter det at meningen med kampanjen er å bevise at ved større aktsomhet kan sikkerheten økes radikalt på vegene våre.

Hvis resultatet f.eks. blir at ulykkene reduseres med 30 prosent, vil dette kunne brukes i senere trafikkopplæring og trafikk-sikkerhetsaksjoner. Det vil være sterke argumenter mot den tanken som dessverre har fått innpass hos mange, at trafikkulykkene nærmest er en lovbestemt følge av trafikken på veiene, heter det i Trafikksikkerhetsrådets begrunnelse.

Det tyder på at trafikkorganisasjonene og forsikringsbransjen vil støtte aksjonen for en ulykkesfri helg. Vegdirektoratet har også gitt tilslutning til tanken på visse vilkår.

Har du byttet dekk?

Husk at det ikke er lovlig å kjøre med piggdekk etter 1. mai. Hvis du ikke har satt sommerdekkene på bilen, så gjør det nå!

HAGA BRU BLIR FORSINKET

Av Gunnar Hasle

Det ser nå ut til at Haga bru i Sande ikke blir ferdig til 17. mai slik som forutsatt. Først ble pelearbeidene i vinter forsinket og nå etter påske ble mannskapene hos Alfr. Andersen i Larvik tatt ut i lock-out. Dermed har så mye tid gått til spille at det ikke er mulig for våre egne mannskaper å bli ferdig med sin egen del av jobben i tide.

I forbindelse med valg av løsning for ny bru, ble det lagt vekt på å finne fram til en løsning som var rimelig samtidig som brua skulle være rask å bygge. Det klart rimeligste og raskeste alternativet var det Siv.ing. Einar Aarskog som hadde. Han ble kontaktet og videre planlegging satt i gang.

Det geniale med denne bruløsningen var den tilsynelatende enkle fundamenteringsmetoden. Metoden gikk i enkelhet ut på at det skulle brukes grove stålrørspeler som skulle tjene som både pel ned i bakken og pilar for bruoverbygningen. Å få disse 8 pelene 40 meter ned i bakken skulle etter entreprenørens utsagn ikke ta mer enn ca. 4 dager. Men slik skulle det



Helge Sogn er i gang med å rive forskalingen etter at pilarene på den ene sida av elva er ferdigstøpt.



Det ble brukt ferdige forskalingselementer ved stoping av pilarene. Her er Tor Opsahl i gang med å klargjøre elementene for stoping av nye søyler.

TELEMÅLINGER PÅ NY E-18

Av Jan Haugerød

Til stor undering for mange, har vegvesenet brøytet den nye E-18 parsellen mellom Klinestad og Tassebekk i Sandefjord i hele vinter. Dette har sin naturlige forklaring i at vi ønsker at telen skal gå ned i vegbanen. Målinger i fjor høst og nå i vinter vil vise om vegbanen løfter seg ujevnt og det blir nødvendig med utbedringer og justeringer før betongdekket legges til sommeren.

Det er oppsynsmann Trygve Stien som er ansvarlig for dette prosjektet som er det første i sitt slag her i fylket. I fjor høst ble det merket opp 600 målepunkter på denne vegparsellen. Samtidig ble vegbanen målt i alle disse punktene. Nå i februar måned har de samme 600 punktene blitt målt på

ikke gå. Pelearbeidene dro ut i langdrag på grunn av en rekke forskjellige tekniske problemer, og entreprenøren var ikke ferdig med pelearbeidene før 20. februar.

Allerede da var verdifull tid gått tapt, men for oss som var involvert mente vi at det fortsatt var muligheter til å bli ferdig med brua i tide. Det brulaget som ble satt sammen består av Helge Sogn, Trond Bårnes, Thor Opsahl og Kjell Rønningen. Oppsynsmann er Eivind Holtan.

Arbeidslaget har gjort en kjempeinnsats og allerede 1 uke før påske var samtlige pilarer og landkar ferdig støpt. Selv om Alfr. Andersen ikke kunne starte med sin del av arbeidene før etter påske, regnet vi med at vi likevel hadde kontroll med hensyn til datoen da brua skulle stå ferdig.

8. april kom imidlertid meldingen om at de ansatte hos Alfr. Andersen var i lock-out, og da brast all håp om å få brua ferdig til 17. mai.

Våre mannskaper på Haga bru har jobbet med entusiasme og «fighting spirit» for å få brua klar slik at 17. mai toget i Sande som vanlig kunne gå over brua. Det er trist at vi ikke fikk en real sjanse til å vise at denne oppgaven greier vi.

nytt, og en siste måling skal foretas i mai måned før betongen legges.

Måleresultatene vil bli sammenlignet, og det vil da gå fram om vegbanen har løftet seg eller om det er blitt ujevnheter i løpet av vinteren. Hvis det har skjedd, kan skadene bli utbedret før vegen tas i bruk.

Målingene i vinter har gått greit selv om målepunktene lå under snødekket på vegbanen. Stien har hatt hjelp fra vedlikeholdsavdelingen på Verningen. Arne Halvorsen og Per Hannevold utstyrt med lastebil og steamkjele har smeltet snødekket og fått målepunktene fram i dagen.

Målearbeidene som utføres på denne nye E-18 parsellen utføres i et nært samarbeid med veglaboratoriet i Oslo.



Oppsynsmann Trygve Stien har i vinter målt 600 punkter på den nye E-18 parseilen i Sandefjord for å se om vegbanen har løftet seg på grunn av telen.



Ikke alle målepunktene var like lette å finne. Arne Halvorsen og Per Hannevold fra vedlikeholdsavdelingen på Verningen bisto Trygve Stien i forbindelse med målearbeidene i vinter.

EDB og forventninger

Etter at Compacten ble installert er det tydelig at vi har forventninger, høyst forskjellige forventninger, til EDB. Her ønsker jeg å rette søkelyset mot disse forventningene i håp om å bevisstgjøre holdningen til EDB som verktøy.

— For de fleste av oss er dette et helt nytt verktøy å forholde seg til.

— Hva er det rimelig å forvente av en investering på ca. 2 mill. i EDB-utstyr?

— Hvordan angår dette hver enkelt av oss og hvordan skal vi forholde oss?

— Dagens EDB-utstyr består av mange elementer, mange av dem særlig sårbare. For enkelthet skyld deler vi dem i 2 hoveddeler: Maskinvare og Programvare. Operativsystemet er også programvare. Hos oss heter dette Sintran.

Sintran skal være bindeleddet, formidle kontakten mellom alle brukere: Alle terminaler, alle skrivere, plottere, andre programvarer. Kan vi forvente at alt dette skal fungere 100% til en hver tid?

Vi har som mål at EDB-utstyret skal være operativt (tilgjengelig) størstedelen av arbeidstiden. To ting som er bestemmende for dette er: Servicekontrakten med Norsk Data. Vår kontrakt er midt på treet, dvs. vi må finne oss i å vente litt på service. Det andre er kunnskapsnivået hos de driftsansvarlige.

Vestfold vegkontor har valgt å satse på 4 av de ansatte som driftsansvarlige. Disse stiller med begrenset innsikt og beskjeden praksis i utgangspunktet. I tillegg skal EDB-arbeidet tilpasses øvrige arbeidsoppgaver disse måtte ha. Det er helt klart at virksomheten og de ansatte må ta hensyn til disse forhold. Aktivumet er at vi har personer som er interessert og er innstilt på å gjøre en jobb.

Erfaringstall tyder på at en fornuftig forventning er at anlegget bør være operativt mer enn 70-80% av arbeidstiden. (Dette tallet vil bl.a. være avhengig av hvilke back-up rutiner m.v. vi velger. Prosentandelen i operativitet skyldes altså flere ting, ikke bare feil på anlegget).

Det kan også være andre forhold som påvirker operativiteten: En av dem er at her i Norge kjøper vi det nyeste nye av utstyr, noe av prisen vi må betale for dette er at nytt utstyr kan være ustabil.

Hva forventer vi oss av et tekstbehandlingsprogram? Hvordan stiller vi selv opp for å ta i bruk mulighetene? Gjør vi noe med vår kunnskap omkring EDB og hva med «frykten» for dette nye. Dette er problemstillinger de fleste må igjennom.

Vår egen kunnskap er av betydning. Hvis programutnyttelsen i forhold til oppgaven er 80% av det optimale, og utnyttelsen pga. egne kunnskaper er 40% av det optimale, hva blir da resultatet?

EDB er kun et verktøy, hva vi kan forvente er fullt og helt opptil hver enkelt av oss. Kjøp av blyanter, kopimaskiner, skrivemaskiner osv. har vi realistiske forventninger til:

Har vi det til EDB?

Den dagen jeg f.eks. skriver mitt eget dokument i et Tekstbehandlings-program, 4 siders møysommelig leting på tastaturet med 1 finger; Og så glemmer jeg å lagre dokumentet og anlegget går ned. Eller jeg sender dokumentet til utskrift, får kvittering for at brevet er innlagt i utskriftskøen, stryker så dokumentet på egen bruker, så viser det seg å være feil på skriveren.

Eller dokumentet er lagret på

egen bruker, men så oppstår det feil på anlegget, vi får ikke tatt back-up. Dette er ihvertfall ikke det vi forventer oss, men det kan skje og det vil skje.

De fleste forventer en gevinst av investering i EDB. Til hvilken tid vil gevinsten være målbar? Hva skal vi måle den i? Større produktivitet? (Færre ansatte). Bedre kvalitet på saksbehandlingen? Jeg tror vi i første rekke vil merke forskjellen i bedre saksbehandling. Vi vil ved hjelp av dette verktøyet være i stand til å behandle en større informasjonsmengde.

Et viktig spørsmål synes jeg må være: Hvor vil vi være om 10 år, dersom vi ikke satser på EDB idag. Kanskje svaret på dette spørsmålet inneholder den største gevinsten vi vil ha av EDB.

Mine forventninger til det jeg her har skrevet: Et håp om mindre kritikk og større forståelse for de driftsansvarliges arbeid, kan dette også bidra til mindre skuffelser for den enkelte bruker, og maksimalt engasjement i bruken av EDB-utstyret, så er vi godt igang.

A.B.

Nytt AKAN-utvalg

Det har vært nyvalg på representanter til AKAN-utvalget. Utvalgets sammensetning i 1986 og 87 er følgende:

- Martin Visnes, hovedkontakt Biltilsynet
- Norma Enes, hovedkontakt vegkontoret
- Øyvind Myhre, hovedkontakt driften
- Ellinor Hilberg, bedriftslege
- Per Vaadal, personalkonsulent
- Karsten Gjersøe, verneleder/sekretær

AKAN-utvalgets målsetting er å motvirke alkoholmisbruk og narkomani, og hjelpe dem som allerede har kommet i vanskeligheter på grunn av alkohol eller narkotika.

DE GODE GAMLE DAGER



Fra Ole Snekestad har vi fått dette bilde som er tatt i 1939. Bildet er fra Hortensveien mellom Nykirke stasjon og Horten. Karene driver med forberedelser til legging av asfaltdekke på vegen.

De som er med på bildet er fra venstre: Karsten Sletten, hest og vogneier Andersen, Thorleif Kjærran, Oskar Sletten, Bjarne Moen, Gottfred Johanson og Ole Snekestad.

Vegkontoret er svært interessert i lignende bilder fra tidligere tider, og vi vil oppfordre ansatte og pensjonister til å lete i gamle fotoalbum. Hvis noen har bilder, kan vi greie å lage kopier bare ved å få låne bildene i et par uker. Ta kontakt med Jan Haugerød hvis du har gamle bilder fra vegvesenets virksomhet.

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET *vi bruker bilbelte*

046-PBR

Veiledning 104 sider

Denne håndboken er en ajourført og utvidet utgave av en orientering utgitt i 1977. Håndboken har følgende kapitler:

1. Innledning, 2. Statens vegvesen, 3. Styrings-, planleggings- og oppfølgingssystemer i Statens vegvesen, 4. Planleggingsbudsjetterings- og regnskapssystemet (PBR-systemet).

Vedlegg 1. Oversikt over resultatlister og registerlister i regnskapssystemet.

Nærmere opplysninger om håndboka kan fåes ved henvendelse til Else Marie Christensen på vegkontoret.



-også i baksetet

UHOLDBARE ARBEIDSFORHOLD I BILTILSYNET

Av Jan Haugerød

Biltilsynets kontorseksjon har lenge hatt særskilt vanskelige arbeidsforhold. Den store økningen i nybilsalget som startet tidlig i fjor, ser ikke ut til å minke i nærmeste framtid. På grunn av det store registreringsarbeidet, er de ansatte i ferd med å slite seg fullstendig ut.

Ved omregistrering kan det nå gå opp i 6 til 7 uker før vognkortet sendes i posten til den nye eieren. Når det gjelder nyregistreringer, greier vi fortsatt å levere vognkortet til bilforretningen dagen etter at papirene er levert inn, sier en oppgitt Heidi Lier ved stasjonen i Tønsberg. På en måned har 3 av oss 100 overtidstimer, men allike-

vel bare øker bunken. Nå ligger ca. 700 vognkort og venter på å bli skrevet ut, sier hun.

Det er lenge siden at Biltilsynet i Tønsberg innførte lappsystem som går ut på at den nye eieren får med seg en lapp som skal oppbevares i bilen fram til vognkortet kommer i posten. For ikke lenge siden har stasjonene i Larvik og Horten også vært nødt til å innføre en slik uheldig rutine.

Selve utskrivningsrutinen tar bare 10 - 15 minutter, men med stor pågang med kunder er det ikke mulig å få tid til å skrive ut vognkortene. Enkelte bilforretninger kommer også med 15 til 20 registreringer samtidig, og bemanningen er så liten at det ikke er

mulig å ekspedere ferdig slike mengder mens kunden er til stede. Det er ikke sjelden at en stasjon har opp til 80 - 90 registreringer pr. dag. Ved siden av dette kommer alt annet arbeid som må gjøres.

Stasjonen i Tønsberg har nå inntil videre vært nødt til å redusere ekspedisjonstiden med 2 timer pr. dag for å forsøke å få litt ro så det er mulig å komme mer ajour. Dette er ikke på noen måte publikumsvennlig, men absolutt nødvendig hvis ikke ventelistene på vognkortene skal bli enda lenger.

Forholdene kan komme til å bli kaotiske når sommeren og ferieavviklingen tar til hvis ikke bilsalget begynner å minke.



Her viser Jarle Vartdal, Sidsel Berg og Heidi Lier noen av de 700 vognkortene som ligger og venter på å bli skrevet ut.

BEDRIFTSHELSETJENESTEN PÅ FLYTTEFOT

Av Jan Haugerød

Etter bare 2 år i Kristinabygget i Tønsberg, flyttet bedriftshelsetjenesten uka etter påske. De nye kontorene ligger i Stoltenbergsgt. 10 vis a vis kremmerhusbygget hvor vegkontoret er.

Det var Torbjørn Berg og Odd Bergseter som sto for selve flyttesjauen sammen med folk fra Televerket torsdag og fredag etter påske. Turen fra de gamle kontorene i Kristinabygget til de nye lokalene i Stoltenberggt. 10 var bare 300 meter, så det er ikke langt bedriftshelsetjenesten har flyttet.

Flyttesjauen var allikevel vanskelig nok for det var både mye utstyr og tungt utstyr som skulle opp i 3. etasje i Stoltenberggt. 10.

I de nye lokalene får bedriftshelsetjenesten bedre plass enn tidligere. Det totale kontorarealet er over 40 m² større enn det gamle lokalet. Dette gir fysioterapeuten et større kontor, og det blir nå også plass til en lenge savnet kontorhjelpe. Nå skal kontorhjelpe i halv



Odd Bergseter og Torbjørn Berg var med på flyttingen og flyttet alt utstyr over i de nye lokalene.

stilling ansettes så snart som mulig. Stillingen er allerede lyst ut.

Til tross for at arealet i de nye kontorene er større, blir husleien mindre enn tidligere. Lokalene er nyoppusset i lyse og vennlige farger, og bedriftslegen og de andre ansatte er svært fornøyde med lokalitetene. Det eneste problemet foreløpig, er at det ikke er heis i bygget, sier bedriftslege Ellinor Hilberg. Huseieren har forpliktet seg i kontrakten til å ordne dette i løpet av 1987. Da skal det bygges ferdig et nytt forretningsbygg på baksiden og heisen kommer i tilknytning til dette.

Det nye bedriftshelsekontoret er lett å finne. De som skal dit, går inn døra fra Stoltenberggt. ved siden av gatekjøkkenet der hvor gangbrua til Kremmerhuset er. Telefonnummeret til kontoret er fortsatt det samme. Det er bare å ringe 014 (Televerkets administrasjon) og spørre etter bedriftshelsekontoret.



Alt må på plass. Bedriftslege Ellinor Hilberg vil gjerne ha orden i bokhylla inne på sitt eget kontor.

NYE BESTEMMELSER OM VAREBILER FRA 1. MARS 1986

- Forbud mot å frakte passasjerer i lasterommet.
- Krav om hel beskyttelsesvegg mellom forseter og lasterom.
- Sidevindu i lasterommet kan ikke være lengre enn halvparten av rommets lengde.

Dette er hovedpunktene i de nye forskriftene for varebiler klasse 2 med lav avgift. De nye forskriftene gjelder for alle varebiler som blir registrert etter 1. mars i år. Samtidig innføres en helt ny type registreringskilt for disse bilene. De nye kjennemerkene får sort skrift på grønn reflekterende bunn.

Bakgrunnen for at Vegdirektoratet nå innfører disse nye forskriftene er Stortingets uttalte ønske om større forskjell mellom varebiler med lav avgift og andre biler med «vanlig» avgift.

Vi har spurt Anton Asbjørnrød ved vegkontorets biltilsynsavdeling om en nærmere redegjørelse for hva de nye forskriftene går ut på.

Varebiler i Norge deles i to hovedklasser:

Varebil klasse I

Varebil som har tillatt totalvekt 2200 kg eller mindre og høyde 1,15 m eller mindre mellom gulv og fast tak i mer enn halvparten av varerommets lengde. Mellom førerrom og godsrom skal det være en beskyttelsesvegg som er minst 40 cm høy.

Varerommet skal være minst 1 m langt og minst 50% av bilens totalte innvendige lengde.

Det må være egen dør til varerommet og nyttelasten må være minst 150 kg. Varerommet må ikke være utstyrt med fast setearrangement eller feste, beslag, brønn m.v. for slikt. I daglig



Nå skal det være hel fast vegg fra gulv til tak mellom førerrommet og varerommet i de nye varebilene som går under klasse II.

tale kalles denne type varebil for lett varebil og må ved import svare samme importavgifter som en personbil, d.v.s. engangavgift opp til 130% av verdiavgiftsgrunnlaget og en vektavgift fra kr. 6,- — 26,- pr. kg egenvekt.

Da lette varebiler i prinsippet må svare like store importavgifter som en tilsvarende stasjonsvogn sier det seg selv at det nesten ikke forekommer varebiler klasse I, de blir istedet registrert som stasjonvogner.

Fram til 28. februar 1986 gjaldt følgende for varebiler klasse II (også kalt tunge varebiler):

Varebiler med tillatt totalvekt over 2200 kg klassifiseres som varebil klasse II, øvrige regler som for varebil klasse I. Varebil med åpent plan («pick-up») anses som varebil klasse II uansett.

For import av varebilklasse II svares en importavgift på 9% av avgiftsgrunnlaget og ingen vektavgift.

P.g.a. den store forskjell i avgiftsgrunnlaget var det naturlig nok varebil klasse II som dominerte markedet.

Bestemmelsene har avstedkommet de mest forunderlige krumpring både fra fabrikant og bilimportører for å få bilene godkjent i klasse II.

Enkelte bilfabrikker støpte inn bly i fremre støtfanger for å komme over den magiske grensen på 2200 kg, andre foretok forsterkninger av bakfjærer m.m. og det dukket opp varebiler med «pukkel» på taket for å komme over den magiske grense på 1.15 m.

I Oslo ruller det bl.a. en Rolls Royce Silver Spur som varebil klasse II, og i Vestfold har det vært registrert en 12 sylindret Jaguar likedan. Kloke hoder fant også ut at f.eks. Porsche enkelt kunne gå under betegnelsen «Pick-up», og det ruller ikke få eksempler av denne type «varebil» på veiene.

VITSESTAFETTEN

Stafetten holder seg fortsatt i vedlikeholdsområde 1. Denne gangen har Christian Bræin tatt i mot utfordringen fra Arne Rekstad.

Christian Bræin har en historie fra skolemiljøet i en av de yngste klassene.

Frøken: — Kan noen gi meg et eksempel på hva «antageligvis» betyr?

Ei lita jente ser ut av vinduet og sier: — Det er antageligvis pent vær ute.

Frøken: — Nei, det er et feil svar, for det er pent vær ute.

En liten gutt rekker opp handa og spør: — Frøken, er det klumper i en fis?

Frøken: — Nei.....

Gutten: — Neivel, da har jeg antageligvis driti på meg.

Frøken: — Det var et riktig svar.

Christian Bræin utfordrer Henning Nilsson på skiltavdelingen til neste gang.

Disse oppfinnsomme bilimportører fikk utfolde seg nokså fritt inntil Toll og avgiftsdirektoratet satte en stopper for dette med å bestemme at de mest personbillignende «varebiler» skulle særbehandles av Tollvesenet.

Fra 1. mars 1986 gjelder følgende for varebiler klasse II som blir registrert fra og med denne dato:

Bestemmelsene om totalvekt, nyttelast og innvendig mål på varerom blir som før.

Det nye blir at beskyttelsesveggen mellom førerrom og varerom skal bestå av en hel fast vegg fra gulv til tak og fra vegg til vegg. Det er stilt spesifikke krav til styrken på veggene som forøvrig kan være gjennomsiktige (glass, plexi-glass

Forts. side 22 —



VEST-VIKEN EDB SENTRAL MED TEMADAGER

Vest-Viken EDB sentral ønsker velkommen til Hotel Klubben, Tønsberg 14. og 15. mai. Da arrangerer EDB sentralen temadager med demonstrasjon av utstyr og EDB-systemer som er aktuelle for den offentlige forvaltning.

For vegvesenet vil følgende ha interesse:

- PC utstyr
- Kommunikasjon, herunder lokalnett
- CAB-systemet
- Tilgang til vegkontorets registre ved VES for lokal behandling på eget utstyr.

Onsdag 14. mai er temadagen åpen fra kl. 09.00 til 17.00 og torsdag 15. fra kl. 09.00 til 15.00.

SKIDAG I TÅKE OG VARMETRADER



Tåka greide ikke å stoppe langrennet. Her kommer Eivald Skau i gang til tross for et lite feilskjær på startstreken.

Skidagen 1986 gikk som vanlig av stabelen lørdagen midt i mars. Som vanlig var det sportsskytterbanen på Håskén i Andebu som var arena for arrangementet. Men lørdag 15. mars var ikke av de mest godlynte dagene, tåka lå tjukk som en grøt og la en viss demper på de utendørs aktivitetene. Denne dagen var jeger og fiskeforeningens romslige klubbhus godt å ha både når medbrakt kaffe og niste skulle fortæres og premiene deles ut.

I år var deltakelsen mindre enn tidligere idet bare 60 stykker med smått og stort hadde funnet vegen til Håskén. Kan det kanskje skyldes at arrangementet etter hvert er blitt for tradisjonelt?

Årets skidag bød ikke på noen overraskelser av noe slag. De minste hadde også i år akekonkurranse og for de litt større barna og de voksne var det langrenn med



Med bare 2 sekunders margin fra oppgitt idealtid gikk Jan Erik Gravning av med seieren i årets langrenn.

selvbestemt idealtid. Årets løype var lagt noe om i forhold til tidligere år, og den var noe lenger. Allikevel var bestemann bare 2 sekunder fra sin egen idealtid. Og det var Jan Erik Gravningen. Konkurransen var hard for hele 17 stykker greide å komme inn på en tid som var under 1 minutt dårligere enn idealtiden.

Siste øvelse var også denne gangen stafett. Denne ble suverent vunnet av familien Skau.

Arrangementskomiteen hadde denne gangen kiosk med et rikholdig utvalg med pølser, kaker, kaffe og brus.

Også i år var det et premiebord med masse fine premier til både store og små.

Det er alltid hyggelig å treffe kollegaer utenfor den ordinære arbeidsplassen. Det er nesten bare Vega som har arrangementer som

gir oss slike muligheter. Skidagen er et slikt tiltak, og et verdifullt tiltak

som styrker det sosiale samholdet kollegaene i mellom.



De minste hadde akekonkurranse. Jo flere på akebrettet, jo bedre fart.



Også i år var Reidar Olsen ansvarlig for speakertjenesten.

KRYSSORD

Løsning på forrige oppgave.

Vinnerne på kryssordoppgaven i nr. 1/86 ble Edvin Ørstavik, Vegdirektoratet og Eva Augell-Wiese, Biltilsynet Fredrikstad.

Vi gratulerer, oljelampene er sendt.

1	F	2	A	3	M	4	Ø	5	S	6	S
7	I	L	A	8	T	9	Ø	R	K		
10	K	V	O	11	T	E	R		A		
12	T	O		13	A	N		14	I	T	
15	I	R	16	A	N	17	G	18	U	L	T
	V		19	S	K	U	L	L	E		
20	E	N	K	E	N			21	E	R	

STORE GANG- OG SYKKELVEGPROSJEKTER I MIDTFYLKET

Av Jan Haugerød

Oppsynsmennene Eivind Holtan og Kai Larsen er igang med 2 store gang- og sykkelvegprosjekter som har stor betydning for det samlede gangvegnettet i området rundt Tønsberg. Langs rv. 309 på Nøtterøy og langs rv. 311 i Slagen skal det til sammen brukes 19 millioner av en total bevilgning til trafikksikkerhets- og miljøtiltak på 36 millioner i år og neste år.

Riksveg 309 Hjemseng — Agerup

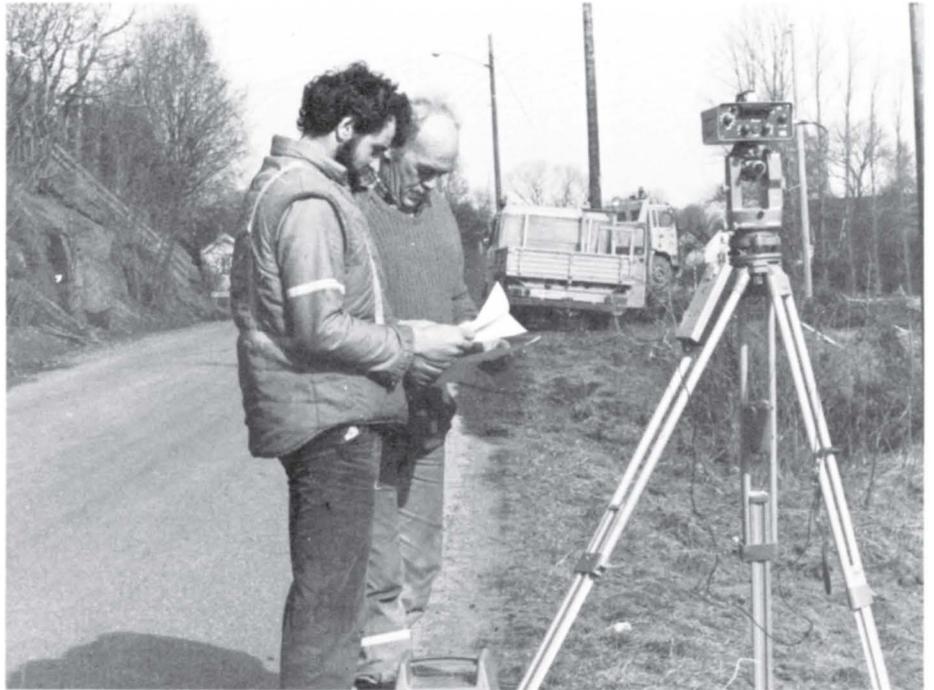
Her er oppsynsmann Kai Larsen og hans mannskaper godt i gang med sykkelvegen på parsellen Ulvø — Agerup. Arbeidene vil bli konsentrert om denne parsellen, og Kai Larsen regner med at parsellen skal kunne tas i bruk ved skolestart i høst. Senere vil også arbeidene komme i gang på parsellen Hjemseng — Bergan. Til sammen skal det bygges 3,3 km gang- og sykkelveg. På flere steder vil også riksvegen legges om. Hele anlegget vil koste ca. 10 millioner når det står ferdig neste år. Da er det også sammenhengende gang- og sykkelveg fra Tønsberg til Agerup.

I forbindelse med dette vegprosjektet har det vært et særdeles godt samarbeid med grunneierne. Prosjektet berører 48 grunneiere og av disse har 45 avstått grunn frivillig. Vi må ta dette som et tegn på at den store velviljen har sin årsak i at beboerne i området ønsker å få et mer trafikksikkerhetsmessig trafikkmiljø der de bor.

Riksveg 311 Jonborg — Saltkop

På vestsiden av riksvegen er arbeidene i gang på den 6 km lange gang- og sykkelvegen. Det er oppsynsmann Eivind Holtan som er igang her. Også dette

Forts. side 23 —



Tormod Sandene og Kjell Karlsen studerer planen for anlegget. På denne strekningen skal riksvegen legges om og gang- og sykkelvegen følge den gamle riksvegtraseen.



Gang- og sykkelvegprosjekter er harde mot privat hagegrunn. Her på Nøtterøy har samarbeidet med grunneierne vært særlig godt. 45 av 48 grunneiere har frivillig avgitt grunn til veganlegget.

Forslagsordningen

MANGE PREMIERTE FORSLAG

Av Anne Hov

I den senere tid er det kommet inn flere gode forslag som har vært vurdert i Forslagsnemnda. De som har oppnådd premiering i 1985 og første kvartal i 1986 er følgende:

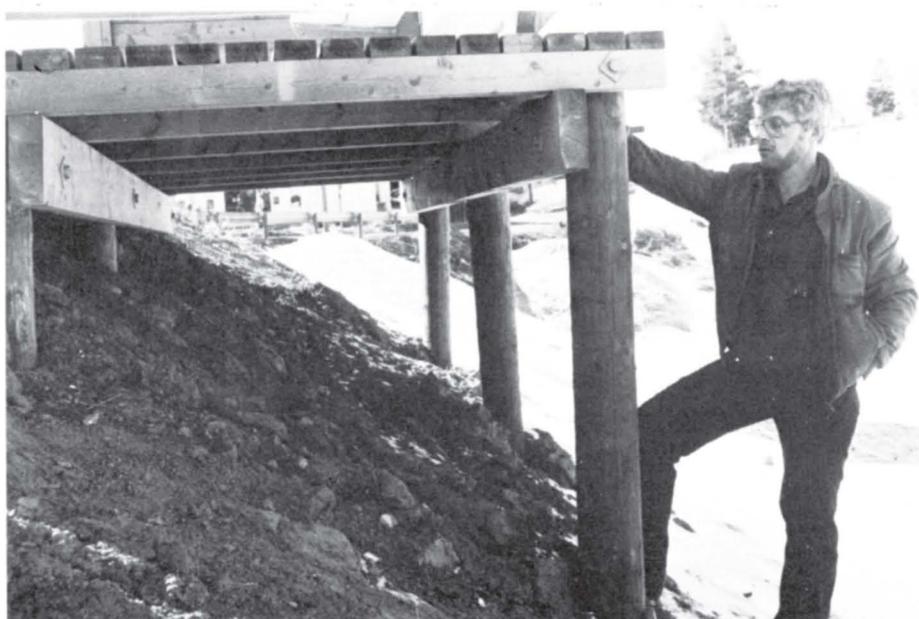
Forslagsstiller	Forsalg	Premiering
Tore Svendsen og Oddmund Nilsen Harald Inderøy, Kåre Aasestad og Sigurd Solli Erik Krane	Underamrsstøtte for fører av veghøvel	kr. 1.500
	Vribart skilt på skiltvogn	kr. 1.500
	Info.brosjyre om reparasjon av kjøretøy	kr. 1.000
Rolf Mathisen m.fl.	Endring av regnings- blankett	kr. 600
Harald Inderøy m.fl.	Utstyr for fjerning av masse under rekkverk	Foreløpig premi- ering kr. 600 Vurderes på nytt våren 86.
Reidar Jørgensen m.fl.	Ny type førstekantstein	Foreløpig premi- ert med kr. 600 Ny vurder. etter utprøving
Anton Asbjørnrød	Diagram for beregn. av akselrasjons- og bremselengder	kr. 1.500
Per Korsnes	Fundamentering og for- ankring av leskur av tre	kr. 2.500
Odd Eriksen	Merking av rekkv.skinne	kr. 600

PENGER Å SPARE PÅ NY FUNDAMENTERINGS METODE FOR LESKUR I TRE

Per Korsnes har fått 2500 kroner i premie for et forslag om en ny måte å fundamenterere og forankre leskur i tre. Vi vil her gi en nærmere informasjon om hva forslaget går ut på.

Per Korsnes' ide bygger på behovet for reduisering av fundamenteringskostnader ved oppsetting av leskur av tre. Med dagens metoder er vi sterkt avhengig av egnede terreng-/grunnforhold ved plassering av leskur. Hans metode gir oss muligheter til

Forts. neste side —



Den nye metoden er like enkel som den er genial. Dette leskuret er en prototype og det kan gjøre visse endringer i materialvalg og utforming, sier Per Korsnes.



Leskuret ved Fossnes er et godt eksempel på praktisk utnytting av den nye fundamenteringsmetoden. Her ville det sannsynligvis ikke vært mulig å plassere et leskur etter den gamle metoden på grunn av særskilt vanskelige terrengforhold.

å benytte tidligere uegnet grunn, selv om det nok vil forekomme at tidligere metode (med mur og blokker) må benyttes ved visse typer grunnforhold.

Den største gevinsten får vi imidlertid på det økonomiske plan. Beregninger samt innhentede opplysninger bekrefter denne påstanden. Opp til 50 - 75% beregnes innspart årlig ved bruk av den nye metoden.

En beregning viser at en mur til leskur oppsatt av Trønderblokker vil beløpe seg til ca. 21 000 kroner. For ca. 13 500 kroner får vi satt opp fundament av betongelementer, mens Korsnes' forslag forutsetter bruk av trykkimpregnert trekonstruksjon, og gir en utgift på ca. 7 000 kroner (prisene er i 1985-kroner).

På bakgrunn av de store besparelsene vegvesenet kan regne med (også på landsbasis), kunne Per Korsnes innkassere en premie på kr. 2 500.

Nye bestemmelser ...

Forts. fra side 17 —

o.l., dog ikke netting). Eventuelle sidevinduer i varerommet skal

være begrenset til 50% av varerommets lengde. Dette innebærer at de mest stasjonsvognlignende varebiler må blende de bakre



Også vindusflaten i lasterommet skal reduseres i forhold til tidligere. Nå skal sidevinduene i lasterommet begrenses til 50 prosent av varerommets lengde.

sidevinduer med stålplate eller annet lignende fast materiale.

Varebil klasse II registrert første gang i Norge 1. mars 1986 eller senere skal utstyres med kjenne-merker med sorte tegn på grønn bunn.

Varebiler klasse I kan når som helst bygges om til personbil uten at det må svares tilleggsavgift.

Hvis varebil klasse II bygges om til personbil før det er gått 10 år fra registrering her i landet må det svares tilleggsavgifter som tilsva- rer importavgiften for tilsvarende personbil.

Påtreffes en varebil klasse II som har vært registrert mindre enn 10 år, med fast montert sete, demontert beskyttelsesvegg e.l. må det svares tilleggsavgift selv om bilen bygges tilbake til opprin- nelig utførelse. Dette kan bli en dyr fornøyelse.

Varebil klasse II kan imidlertid på visse vilkår bygges om til camping- bil mot å svare en tilleggsavgift på 9% (totalt 18%).

Når det gjelder varebiler og kombinerte biler registrert før 1. mars 1986 kan det fortsatt medtas inntil 8 personer i varerom mens det for tilsvarende biler registrert 1. mars 1986 eller senere er forbudt å transportere personer i varerom.

I massemedia har det i den senere tid fremgått at varebilene vil bli svært mye dyrere å importere etter 1. mars 1986. Som foran beskrevet er dette ikke tilfelle, importavgiftene vil ligge på nøyak- tig samme nivå som tidligere. Men det settes andre tekniske krav til varebilene, beskyttelsesvegg og vinduer (varebil skal være varebil), og det settes begrensninger til bruken (forbud mot personer i varerom).

De nye bestemmelsene skapte en nærmest panikkartet import av tunge varebiler av stasjonsvogn- typen. Vest-Europa var nærmest «støvsugd» for denne type kjøre- tøy, og pågangen for registrering før 1. mars 1986 har vært stor og arbeidsbelastende for biltilsynet.

Personallytt

50 ÅR

Inge Lima, 12. april

Odd Bergseter, 25. april

65 ÅR

Arne Halvorsen, 17. mars

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

VI ØNSKER VELKOMMEN

Petter Hannevig, verkstedet
Ås vegsentral

Morten Gullbrandsen, verk-
stedet Ås vegsentral

Øyvind Firmann, leder av
planseksjonen vegkontoret

Jenny Hagen, kontorass. Bil-
tilsynet Horten

Anne Kristin Pelan, rengjø-
ringsass. Biltilsynet Tøns-
berg

VI TAKKER FOR GODT
SAMARBEID

Jan Kristiansen, planavdelingen

Odd M. Andersen, anleggs-
avdelingen

PERMISJONER

Haakon Møyland, permisjon
i ett år fra 10/3-86

Eivald Skau, permisjon i 2 år
fra 1/4-86

ENDRINGER I
ARBEIDSOMRÅDE

Tom Skarre, ing. planavdelin-
gen (vikar)

Oddvar Bakken, vegmester
vedlikeholdsområde 2

Johannes Aasrum, fast for-
mann på Elveveien

TILSATT I 25 ÅR

Erland Tollefsen, 26. mars
Hans Kr. Eriksen, 15. mai

INVALIDEPENSJON

Kristian Gavelstad, Biltilsynet
Tønsberg

ALDERSPENSJON

Arne Halvorsen

Store gang- og ...

Forts. fra s. 20 —

arbeidet vil ta 2 år. Også her inngår det i anlegget at riksvegen skal legges om på en strekning. I tillegg kommer det også til å bli bygd ca. 1 km med nye adkomstveger. Hele anlegget vil koste 9 millioner kroner når det står ferdig neste år.

Dette arbeidet vil få stor trafikk- sikkerhetsmessig betydning. Riks- vegen er på strekningen svært smal og det er mye trafikk med store tankbiler til Essoraffineriet. På strekningen har det tidligere

også vært mange trafikkulykker med fotgjengere og syklistene inn- blandet.

Når anlegget står ferdig neste år, vil det være sammenhengende gang- og sykkelveg fra Saltkop til Tønsberg.

Disse to gang- og sykkelvegpro- sjektene kan komme til å bli de siste store prosjekter av dette slaget her i fylket på mange år. Det kan skje at det blir en større satsing på ordinære riksveganlegg i årene framover, og da vil dette gå ut over byggingen av gang- og sykkelve- ger.



*Til tross for at vinteren holdt lenge ut,
startet vedlikeholdsavdelingen sin
vårpuss til vanlig tid.*