



# Vestfolder'n

Nr. 5 - desember 1988



*Føreropplæring på glattisen – se midten*





## Vestfolder'n

Bedriftsavis for  
Statens vegvesen  
Vestfold

NR. 5 – DESEMBER 1988

Redaktør:  
Erik Thomassen

Redaksjonsråd:  
Anton Asbjørnrød,  
Kåre Holtung,  
Trygve Larsen,  
Johan Lepperød,  
Rolf Sommervik

Opplag:  
1000 eksemplarer

Trykk:  
VESTFOLD GRAFISKE A.S

### KJÆRE LESER!

Siden 1978 har alle som har villet ta førerkort i Norge måttet gjennomgå et såkalt fase 2 kurs med mørkekjøring og glattkjøring. Over hele landet har det vokst fram glattkjøringsbaner som drives i regi av NAF. Hensikten med dette opplegget har selvfølgelig vært å redusere ulykkesrisikoen i trafikken.

I dette nummeret kan du lese om en rapport Transportøkonomisk institutt har laget om resultatene av fase 2 kursene. Dette er nedslående lesning, særlig for glattkjøringens del. I stedet for å redusere ulykkesrisikoen for den mest utsatte gruppen (unge menn), har opplæringen faktisk økt ulykkesrisikoen.

I ti år har folk som ville ta førerkort måttet betale i dyre dommer for en opplæring som ikke bare er virkningsløs, men virker mot sin hensikt. Millioner av kroner som stort sett er betalt av ungdom med ikke alt for god økonomi, er sløst bort.

Det hevdes av enkelte at denne affæren er typisk for mye av det som drives av trafikksikkerhetsarbeid her i landet. Tiltak settes i gang uten å være skikkelig utprøvet og gjennomtenkt. De som har ansvaret for tiltakene savner tydeligvis den pedagogiske og psykologiske innsikten som skal til for å forutse en slik utvikling som den vi her har fått dokumentert. Man håper og tror og famler egentlig i blinde.

Rapporten fra TØI viser oss nok en gang at unge mannlige bilførere er et av våre største trafikksikkerhetsproblemer. Denne gruppen har helt tydelig en oppfatning av seg selv, omgivelsene og risikoen man utsetter seg for i en bil som er meget vanskelig å endre. Selv tror jeg de holdningene det her er snakk om ligger så dypt i mange gutter at det kanskje må påvirkning gjennom generasjoner til for å endre dem. Det betyr selvfølgelig ikke at man ikke skal satse sterkt på en bedre trafikkopplæring. En må imidlertid forstå at de problemene en står overfor her ikke lar seg løse med enkle og «smarte» tiltak.

Kjørelærerne og de ansvarlige for føreropplæringen i biltilsynet står foran en vanskelig, men interessant oppgave, når de nå må gå i gang med å forbedre det pedagogiske opplegget i forbindelse med glattkjøringsundervisningen.

Erik

### VEGSJEFEN BEKLAGER

Vår artikkel i Vestfolder'n nr. 4/1988 om avkjørselssaker har ført til reaksjoner, bl.a. fra medlemmer i samferdselsstyret.

Jeg beklager at artikkelen fikk en form som noen kunne finne lite egnet til å fremme en positiv dialog i trafiksikkerhetsspørsmål.

Skal vi nå felles mål i dette arbeidet er vi avhengig av et godt og tillitsfullt samarbeid. En klar rolledeling er også en viktig forutsetning. Som faginstans er vår viktigste oppgave å gi råd og informere. Vi vil ut fra dette fortsatt arbeide for et godt og tillitsfullt samarbeid i trafiksikkerhetens tjeneste.

Johan Lepperød  
vegsjef

E 18:

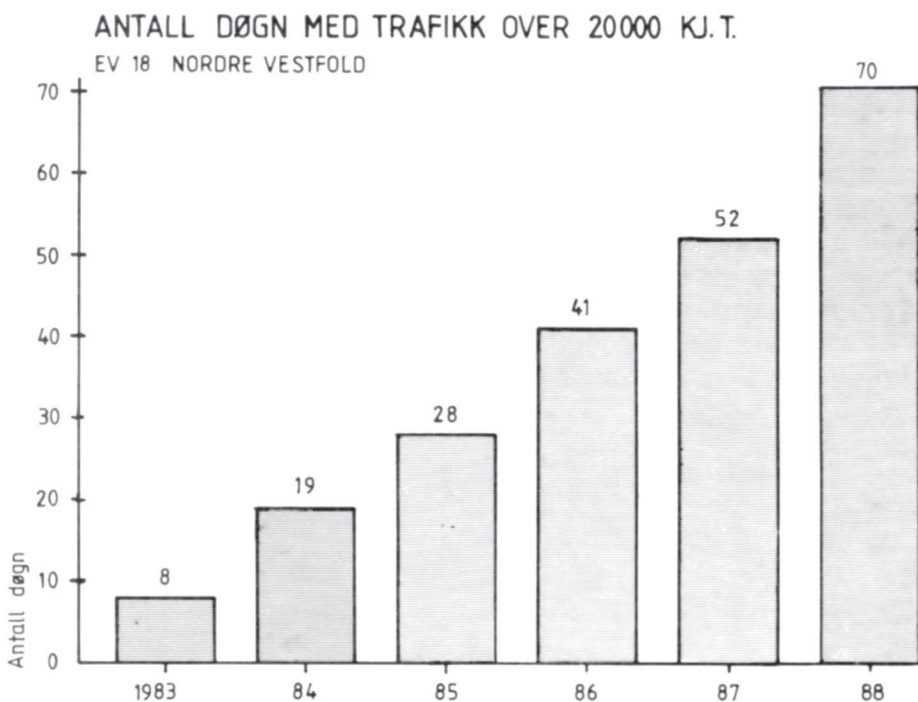
# Mot sammenbrudd i nordfylket?

Av Erik Thomassen

Årene fram til ny E 18 i nordre Vestfold kan stå ferdig kan komme til å fortone seg som et mareritt for trafikantene. Trafikkveksten sprenger nå alle prognoser; første halvår i år var den på 8,1%. Antall døgn med trafikkbelastning på over 20 000 kjøretøyer har økt fra 8 i 1983 til 70 i år.

I år kommer over 6 millioner kjøretøyer til å passere Sande på E 18. Dersom veksten fra de siste årene fortsetter, vil Sandefolk kanskje ha 9 millioner kjøretøyer tvers gjennom bygda si i 1995. Og mange av disse kommer til å kjøre temmelig sakte. Hvordan forholdene kommer til å være på sommersøndager dette året kan man tenke seg selv. På de verste dagene nå i sommer brukte bilistene opp til en time på turen gjennom den 1,8 km lange Holmestandtunnelen. Total kjøretid fra Farriseidet til Buskerud grense (70 km) lå på tre stive timer. Mye tyder på at E 18 har en praktisk kapasitet på omkring 20 000 kjøretøyer pr. døgn. Når trafikken overskrider dette nivået melder kaoset seg med full tyngde. Allerede fra en belastning på omkring 18 000 biler merker en imidlertid at trafikken går tregt og svært lite skal til før sammenbruddet kommer. Derfor er statistikken over antall døgn med over 20 000 kjøretøyer kanskje den som forteller aller mest om trafikksituasjonen og -utviklingen i nordre Vestfold.

Dagens E 18 gjennom Sande er bygd for en trafikk på 10–12 000 kjøretøyer. Veggen har en horisontal- og (særlig) vertikal-kurvatur som gjør at forbikjø-



Kraftig vekst i antall dager med trafikkbelastning på over 20 000 kjøretøyer i nordfylket.

ringsmulighetene er få, og dermed stopper trafikken lett opp i forbindelse med stor trafikk, ulykker og motorstopp. Også vegarbeid på strekningen kan gi slike konsekvenser; blant annet har man flere ganger opplevd stillestående køer på opp til en halv time i forbindelse med asfaltering.

Mange i vegetaten ønsker nå at det blir ropt et kraftig varsko til de besluttende og bevilgende myndighetene: For hvert år som går uten at problemene i nordfylket blir løst, vil situasjonen bli verre. Vi vil få lengre køer, mer forurensing og flere ulykker. Man peker på at forholdene allerede i dag er uakseptable og at veksten framover kan gjøre situasjonen enda verre.

Selv om man fra neste sommer satser på en mer effektiv omdirigering (omtalt i siste nummer av Vestfolder'n), vil dette trolig bare ha en begrenset effekt. Etterhvert som trafikken øker vil problemene igjen tilta.

Fra enkelte hold har det blitt hevdet at køene i nordre Vestfold er et luksusproblem. Stort sett er det Oslo-folk på veg til eller fra hytta på Vestfoldkysten eller Sørlandet som befolker dem, og de kan sakens tåle å stå i kø noen timer gjennom Vestfold. Til dette svarer det at for det første så viser undersøkelser at så mange som 25% av de som befolker køene i helgene, sitter der i forbindelse med arbeid eller næringsvirksomhet. For det andre pekes



Vegsjefen:

## 1988 et godt arbeidsår. Store utfordringer framover

1988 går mot slutten, og det kan være tid for å vurdere hvordan situasjonen er for virksomheten i det vi går inn i et nytt år. Året som kommer er det siste året i denne vegplanperioden og til våren skal Stortinget behandle Norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1990–93. For oss i Vestfold knytter det seg stor spenning til denne behandlingen. Trafikkutviklingen på vår hovedferdselsåre E 18 er nå så sterk at vi ikke kan tåle noen utsettelse av prosjektet i nordfylket. Planarbeidet er i full gang, men vi må ha avklart finansieringen. Besøket fra Stortingets samferdselskomite gav positive signaler, men det gjenstår å se om disse blir omgjort til praktisk politikk.

Andre viktige prosjekt i neste vegplanperiode er de nye vegsystemene i Tønsberg/Nøtterøy og Horten/Borre. Det kom ingen sterke innvendinger mot planene for utbygging fra komiteen. Fullfinansiering av Rv 310 Horten–Borre over fergebilletten synes imidlertid å være nok så tungt fordøyd.

I det hele tatt blir finansiering en vanskelig oppgave. Vi kan neppe regne med fullfinansiering over de ordinære budsjetter. Det vå bli en kombinasjon med annen finansiering, bompenger o.l.

De store oppgavene i neste vegplanperiode stiller store krav til etaten. Om tempoplanen skal holdes, og det bør den av hensyn til trafikkantene, vil det for oss bety en fordobling av aktiviteten og vel så det. På investeringsiden vil innsatsen pr. år

øke fra ca. 100 til 250 mill. kroner.

Vi opplever for tiden en prisstigning som ikke står i forhold til de forutsetninger som gjøres i budsjettene. Det er vanskelig å få tilsatt flere medarbeidere, og vi merker en stadig sterkere konkurranse utenfra på flere områder.

Vi står med andre ord foran store og interessante utfordringer som vil stille enda større krav til oss med hensyn til en riktig og god utnyttelse av tid og penger. Samtidig får vi delegert større ansvar og frihet på en rekke felt, bl.a. til å disponere budsjettpostene friere. I den forbindelse må vi stille samme krav til god utnyttelse enten utgiftene er små eller store. Hver krone og hver time har stor betydning når det summeres opp.

Ellers ser det ut til at stadig

flere brikker faller på plass i forhold til vårt ambisiøse arbeidsprogram. Vi er i rute med det meste, og det gleder meg også at vi har god styring på budsjettene. Rapportene så langt tyder på at vi kommer ut der vi skal, til tross for meget stramme rammer.

Fra plan til anlegg og vedlikehold er produksjonen god. Vi er på mange områder fullt ut konkurransedyktig. I samarbeid med anlegg og vedlikehold fortsetter maskinforvaltningen den positive utviklingen vi så starten på i fjor. Vi må heller ikke glemme den betydelige innsatsen grunnseksjonen gjør, ofte under sterkt tidspress for å få klarert nødvendig grunn. Samordningen av alt dette skjer gjennom det såkalte prosjektprogrammet som driftssjefen påpasselig følger opp. Uten denne oppfølgingen kan jeg vanskelig tenke meg at vi ville nå resultatene så godt som vi nå gjør.

Ulykkesutviklingen hittil i år er på nivå med «normalårene» 1985 og 1987. Om trenden holder seg vil vi ende opp med ca.

det på at E 18 er en nasjonal stamveg som knytter sammen Østlandet, Sørlandet og Sørvestlandet. Det må, sies det, være en prioritert oppgave å sørge for god framkommelighet til enhver tid på veger med en så viktig funksjon som denne.

Mange er nå svært spente på behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–93 i Stortinget til våren. Finansieringen av den nye vegen i nordfylket er fortsatt i det blå. Selv om få tviler på samferdselskomiteens gode vilje, frykter man Finans-

departementets sparekniv. Det er liten tvil om at E 18 i Vestfold står høyt på prioriteringslisten nå, men det er tilsvarende liten tvil om at vegsektoren er utsett til å være salderingspost i årene framover.



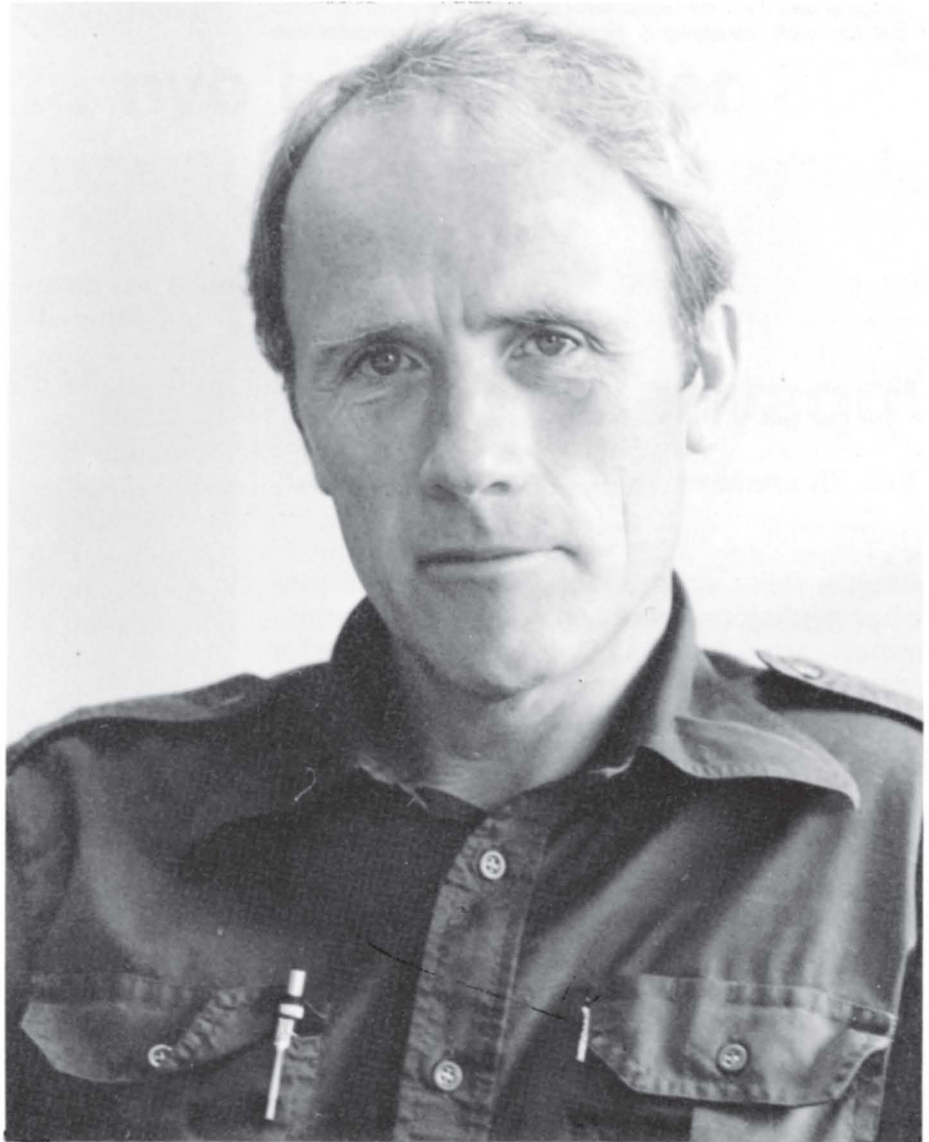
415 personskadeulykker. Det er selvsagt for mange, men trafikkøkningen tatt i betraktning kunne resultatet vært verre. Vår omforente innsats på mange felt, ikke minst i biltilsynet og ved trafikkseksjonen, sammen med politiet, gir resultater. Jeg tror likevel vi har mer å hente ved en ennå bedre samordnet innsats.

Interessant er det også å følge utviklingen av den automatiske trafikkkontrollen. Resultatene er gode, og det er gledelig at departementet har foreslått å videreføre og utvide prosjektet. Sammen med nye tiltak og større innsats i biltilsynet, bl.a. ved nytildelte stillinger, kan vi kanskje ta viktige skritt mot en sikrere trafikkavvikling.

Vi kan også se fram til et gavnlige samarbeid med ny Trygg Trafikk-sekretær som tiltrer på nyåret. Det er vårt håp at T.T.s innsats vil dekke opp arbeidsfelt innen trafikksikkerhetsarbeidet som vi i dag ikke har ressurser til.

La meg til slutt nevne en side ved vår virksomhet som til vanlig blir vist liten oppmerksomhet. Det gjelder våre forvaltningsoppgaver i biltilsynet, ved administrasjons- og økonomiavdelingen, på Plan osv. For publikum, kommuner og flere instanser behandler vi og tar stilling til en rekke saker av stor betydning for enkeltmenneske og for samfunnet. Arbeidet er krevende og kan til tider være ubehagelig fordi vi ofte må si nei eller pålegge tiltak og restriksjoner som de sakene angår er lite begeistret for. Mitt inntrykk er at våre saksbehandlere takler dette på en fin og balansert måte. De få klager vi får tyder på at vi gjør en god jobb og at alle er innstilt på å yde best mulig service.

En annen særdeles viktig oppgave for avdelingene og spesielt for administrasjons- og



*Vegsjefen: Det nye året medfører utfordringer som stiller enda større krav til oss med hensyn til en riktig og god utnyttelse av tid og penger.*

økonomiavdelingen er personalforvaltningen. Særlig personalseksjonen gjør her en fin jobb. Jeg vil gjerne takke Per Vaadal for hans innsats her. Det er bl.a. med den bakgrunn vi ønsker ham velkommen som ny administrasjonssjef.

Leder på de forskjellige nivåer har et særlig ansvar for sitt personell. Vi kan selvsagt bli enda flinkere til å vise omsorg og å motivere, men alt tyder på at vi har et godt miljø og at alle trives. Sykefraværet er bare en av flere indikatorer som viser dette.

Vi går mot et nytt spennende og krevende år, et jubileumsår.

Statens vegvesen fyller 125 år. Vi har tradisjoner lenger tilbake, men offisielt ble vegvesenet «samlet til ett rike» da Vegdirektoratet ble opprettet 16. april 1864. Vi kan se fram til en forsiktig feiring bl.a. ved åpningen av vår nye biltilsynsstasjon på Ås 1. juli neste år.

Jeg vil takke alle for en fin innsats i 1988 og for godt samarbeid. Jeg vil også gjerne rette en spesiell hilsen til våre pensjonister og takke for hyggelig og nyttig samvær i 1988.

Riktig god jul og godt nyttår, alle sammen!



*Tine Sande er første kvinne i utedriften i Vestfold. Tine trives og synes ikke det har vært vanskelig å tilpasse seg det mannsdominerte miljøet.*

## Oppsynskvinnen

Av Erik Thomassen

Skansene faller en etter en. Vegvesenets utedrift har tradisjonelt vært en fullstendig mannsdominert arbeidsplass. 6. juni 1988 er derfor en merkedag for Statens vegvesen Vestfold. Da begynte Kristin (eller Tine som hun foretrekker å bli kalt) Sande som oppsynsmann på anlegget. Ja, for det heter faktisk oppsynsmann selv om Tine er aldri så mye kvinne.



– Jeg har ikke følt det som noe problem å bli akseptert av gutta, sier Tine Sande til «Vestfolder'n», det er klart tonen kan være litt røff i utedriften, men hvis du bare klarer å ta igjen og svare for deg, så går det bra.

– Må de ha «bein i nesa» de jentene som skal trives i dette miljøet?

– De må kunne tilpasse seg. Her nytter det ikke å være en «jåledokke», men det betyr ikke at du ikke kan være kvinnelig.

– Hvorfor havnet du nettopp i vegvesenet?

– Egentlig var det litt tilfeldig at jeg begynte nettopp her, sier Tine Sande, jeg tok et tilleggs-kurs i landmåling på Gjøvik da en venninne fortalte meg at det var en ledig jobb i vegvesenet som jeg burde søke på.

– Hva slags utdanning hadde du før du tok dette kurset på Gjøvik?

– Jeg hadde to år teknisk tegning og deretter bygg & anlegg

på fagskolen.

Tine har vært land og strand rundt for å ta den utdanningen hun ønsket seg. Første året på teknisk tegning tok hun i Tønsberg, det andre året tok hun i Vadsø – av alle plasser. Deretter ble det teknisk fagskole i Kristiansand og så altså landmålerkurs på Gjøvik.

– Hva var årsaken til at du gikk fra teknisk tegning til bygg & anlegg? Det første er jo en typisk jenteutdannelse, det siste er det slett ikke.

– Jeg liker godt å tegne, men jeg hadde lyst til å ha en jobb der jeg kom ut og mer rundt omkring. Da passet det godt med bygg & anlegg og landmåling. Nå jobber jeg med stikking på E 18- anlegget, og det er en jobb jeg trives med og kan tenke meg å fortsette med noen år framover.

Vinteren nærmer seg med stormskritt og «Vestfolder'n»s utsendte og alle andre kontor-

vesener i etaten tenker med en viss medfølelse på alle de som har sitt arbeid ute også i den kalde årstida.

– Vinteren skal gå greit, sier Tine Sande overbevisende, vi har varmedresser og utstyret ellers er i orden. På de aller mest gufne dagene får vi heller holde oss innendørs.

Helt fersk i etaten er Tine Sande ikke. Hun har tidligere jobbet på vegkontoret som praktikant, først på grunnseksjonen, så på planavdelingen.

– Dette gjorde at jeg ikke var redd for at det skulle bli for tøft å begynne i en typisk mannsjobb. Jeg kjente etaten og følte en trygghet i å kjenne mange som jobbet her.

Tine går inn til gutta på spiseroommet på vegstasjonen. Etter matpausen skal hun på Ramnesvegen for å ta noen høyder. Og ellers vil hun ha fullt opp å gjøre på E 18-anlegget i lang tid framover.



Vestfold prøver ut nye værvarslingsystemer:

## Radare og data nye hjelpemidler

Av Erik Thomassen

Alle snakker om været, men ingen gjør noe med det, heter det seg. Og slik vil det fortsatt være selv om vegvesenet i Vestfold nå tar i bruk høyteknologi også i værsammenheng. Denne vinteren vil vi ha tilgang til fire separate værvarslingsystemer på vegstasjonene her i fylket. Meningen er å prøve ut om dette kan effektivisere vintervedlikeholdet, og dermed gjøre vegene mer framkommelige og sikrere for bilistene til en lavere pris for samfunnet.

I samarbeid med Meteorologisk institutt utprøves det for tida en værradar som er plassert i Oslo-området. Radaren kan vise oss størrelsen på skyene og hvor mye fuktighet de inneholder. Dette er en klar indikasjon på nedbørmengde; desto tettere skyer, desto mer nedbør. Radaren har en rekkevidde på 120 km, men virker med den plasseringen den nå har, best sydover mot våre trakter. Vestfold har derfor fått i oppgave å prøve ut hvilken nytte vegvesenet kan ha av radaren. I løpet av vinteren vil det bli installert fargeprintere på vegstasjonene som blir koplet mot Meteorologisk institutt. Hver morgen og hver ettermiddag vil det komme kart som viser skyene over vårt område, og hvor mye nedbør som kan ventes. Sammen med kartene vil det også komme en kommentar fra en meteorolog, og vegstasjonene kan også få hjelp fra Meteorologisk institutt med å tyde værbildene. Dersom situasjonen tilsier det, kan kartene sendes oftere, opp til hver



*Værradaren kan gi oss oversikt over hvor og når det snør og hvor mye som kommer ned. Dette kan effektivisere vintervedlikeholdet mye.*

halvtime. Vegradaren kan få stor betydning for vintervedlikeholdet, særlig fordi man kan holde oversikt over lokale bygevær som jo kan gi betydelige snømengder.

Et annet prøveprosjekt er knyttet til bruken av såkalte meteogrammer. Meteorologisk institutt utarbeider 2-4 ganger i døgnet grafisk framstilte værprognoser for de kommende 42 timene. Slike prognoser overføres direkte til vegstasjonenes dataanlegg. For Vestfolds del utarbeides det meteogram for Sandefjord, Tønsberg, Vindfjell, Eidsfoss og Svelvik. I tillegg kan vegstasjonene hente opplysninger om utviklingen på en lang rekke andre steder landet rundt om det skulle være av interesse. Meteogrammene bygger på de samme dataene som de ordinære værmeldingene, men er likevel sikrere. Dette skyldes

dels at de oppdateres oftere og dels at de tar større hensyn til lokale forhold.

I tillegg til disse systemene vil vegstasjonene kunne hente opplysninger fra vegvesenets egne værstasjoner langs E 18 i Telemark og på Ås. Dette kan ha betydning når man skal holde seg orientert om snøvær som nærmer seg fra syd. Dessuten vil de ordinære værmeldingene og langtidsvarslene fortsatt være tilgjengelige.

Når snøfillene begynner å dale ned over Vestfold denne vinteren, kan vi altså ikke skylde på manglende værmeldinger om brøyteberedskapen mot formodning skulle svikte. Likevel bør man vel ikke glemme at prognoser fortsatt er spådommer og intet mer enn det. Og som man vet er det vanskelig å spå, særlig om framtida.



# Kommer vi frem i vinter?

Av Audun Nordbotten

Vårt opplegg for vedlikehold av vegnettet vinteren 1988/89 er nå klart. Vi har fått ny vedlikeholdsstandard som gjelder fra 1. desember 1988. Denne standard forutsetter en bedring av fremkommeligheten og trafikksikkerheten.

For å møte vinteren ble de første i oppsynet satt inn i beredskap fra midten av oktober. Denne beredskap har som oppgave å trekke ut personal for å løse de uvanlige krumsporing som kong Vinter setter igang tidlig på vinteren for å teste vår oppmerksomhet før han slår til for alvor. En lignende beredskap har vi som nedtrapping på våren.

Fra 14. november drar vi igang med vakt på vegstasjonene. Vaktstyrken består av 12 erfarne vedlikeholdstjenestemenn som vet det meste om vær og føreforhold vinterstid i Vestfold. For å kontrollere vår værteft får vi værprognoser for kommende 24 timer fra Meteorologisk institutt via våre dataanlegg og fra nabofylkene.

Vårt eget mannskap vil også i år holde E 18 fri for snø og is. Til disse arbeider har vi 6 lastebiler som kan påmonteres brøyteutstyr og strøpparater for salt eller sand. Våre egne mannskaper vil også holde vegene inn til Tønsberg i orden. Oppimot 2000 tonn salt vil gå med for å holde vegbanen isfri på våre topptrafikkerte veger.

Til det øvrige vegnett har vi inngått kontrakt med 44 private kontraktører som vil stå for



Ny vedlikeholdsstandard fra 1. desember gir en bedring av fremkommeligheten og sikkerheten.

brøyting og 14 maskineiere for å rydde kryss. Våre 9 veghøvlere vil også i år slåss mot issåler og snøskavler om kong Vinter vil det slik.

Alle veger skal være gjenombroytet før kl. 0600 om morgenen og fortau skal ha fått samme behandling innen kl. 0700. Våre formenn er gitt i oppgave å stramme opp de som sover for lenge.

På veger med ÅDT større enn 1500 skal brøyting begynne ved 2 cm og det må ikke være mer enn 10 cm snø på kjørebanelen. For veger med mindre trafikk er tilsvarende mål 5 cm (3 cm kramsnø) og 15 cm. Hurtig oppbygde snøfonner må ikke dekke mer enn et halvt kjørefelt på viktige veger. Ellers kan det tolereres tre fjerdedeler av et kjørefelt. Det er nødvendig å fjerne snø i frisisiktstreanglene for å opprettholde god sikt i kryss-

sområder. Videre må vi få snøen bort fra vegskilt og leskur på bussholdeplasser.

Om friksjonskoeffisienten går under 0,25 skal vi sandstrø krappe kurver, vegkryss og bakker. De viktigste veger behandles først. Ved under 0,15 i friksjonskoeffisient støs sammenhengende. Til sandstrøing trenger vi ca 3000 kubikkmeter.

Vintervedlikeholdet drar ut ca halvparten av de midler vedlikeholdsområdene har til disposisjon. For riksveger vil vi i en normal vinter kunne opprettholde de foreskrevne standardene. På fylkesveger ser det ut til at vi ikke kan opprettholde de foreskrevne standardene av budsjettmessige årsaker. Dette innebærer at disse veger til sine tider vil bli brysomme å kjøre på. Vi får håpe at kong Vinter skåner oss for alt for mange kostbare overraskelser i år.



# Maskinavdelingen tilbakefører penger til vedlikehold og anlegg

Av Tore Kaurin

I slutten av september måned tilbakeførte maskinavdelingen ca. 800 000 kr til vedlikeholdsavdelingen og anleggsavdelingen til sammen. Pengene er forskudd på maskinavdelingens budsjettmessige overskudd (saldo maskin-forvaltningen) for inneværende år. Vi valgte å tilbakeføre såvidt mye penger nå slik at de kan komme drifta til gode på tampen av et magert økonomisk år. Resten av «overskuddet» vil bli tilført vedlikeholdet ved årets slutt.



Maskinavdelingen går med overskudd. Pengene tilbakeføres til «kundene». Her er det vedlikeholdssjef Nils Skjevik som mottar en symbolsk sjekk på kr. 722 000.

Hva skyldes overskuddet?

Maskinavdelingens overskudd er i forhold til vårt driftsbudsjett. De skyldes delvis høyere inntekter enn forventet, men også et lavere forbruk enn antatt. De pengene som blir tilbakeført nå skyldes at funksjonene eiendomsdrift, maskindrif og lagerdrift har hatt overskudd så langt.

– For eiendomsdriften er forbruket/utgiftene ca. 0,2 mill kr lavere enn budsjettert. Dette skyldes primært at vi bl.a. ved endringer i personellsituasjonen har redusert lønnsbelastningen over eiendommene våre. Den milde vinteren har også bidratt til lavere utgifter enn forventet.

– For maskindriften er det størstedelen av overskuddet på de små laste-, person- og varebilene (maskingruppe 514) som er tilbakeført. Dette utgjør ca 465 000 kr.

For denne maskingruppen er

også utgiftene betydelig lavere enn budsjettert med en differanse på 250 000 kr. Dette skyldes mindre vedlikehold og reparasjoner enn budsjettert, forhåpentligvis også en produktivtetsgevinst i form av enda mer effektivt verkstedarbeid. I tillegg har inntektene blitt høyere enn budsjettert. Prisen pr km vil derfor bli justert med 1 kr/km ut driftsåret.

– Lagerdriftens driftsoverskudd pr 3. kvartal er på ca 90 000 kr. Dette skyldes noe større salg enn forventet slik at avansen vår har dekket noe mer enn de utgifter lageret har (lønn, husleie og frakter).

Hva skjer videre?

Verkstedprisen vår er redusert fra 280 kr/time til 240 kr/time fra 1. september og ut året. Dette innebærer at verkstedet – målt i kroner pr verkstedtime – er blitt enda mer konkurransedyktig enn konkurrentene våre

som fakturerer oss med 360–400 kr/verkstedtime. Selv med den reduksjon som er gjort i verkstedtimeprisen, vil driftsresultatet i 1988 for verksteddrifta vise et overskudd i størrelsesorden 100 000 kr.

Overskuddet fra gravemaskinene på ca 120 000 kr så langt vil bli tilbakeført til anleggsavdelingen. Beregninger viser at vi er klart konkurransedyktige på alle våre 3 gravemaskiner. Første halvår i 1988 sparte vegvesenet 60 000 kr på å bruke egne maskiner framfor å leie inn. For våre 2 hjulgående maskiner sparte vi 1. halvår 1988 27 kr pr produksjonstime på å bruke egne maskiner. Vi er derfor klart konkurransedyktige på gravemaskiner.

Overskuddet fra anleggslastebilene vil bli tilbakeført anleggsavdelingen. Pr 1. halvår 1988 har vi utført massetransport 1 kr billigere pr m<sup>3</sup> (6%) ▶



# RØYKELOVEN

## – Gjelder bare i Biltilsynet?

Av Erik Thomassen

«Vestfolder'n» har undersøkt hvordan røykeloven praktiseres rundt om på de forskjellige arbeidsplassene våre. Bildet som fremkommer er mildt sagt noe variert. Gjennomgående er det imidlertid at det er biltilsynsstasjonene som er kommet lengst i gjennomføringen av loven. Enkelte andre steder er forholdene fortsatt ved det gamle.

– Vi praktiserer loven så moderat at vi nesten må si at alt er som før, sier Rolf Sommervik på Sande vegstasjon, av de som bruker spiserommet røyker omtrent halvparten. Han legger til at det er vanskelig å få til en delt spisepause for folk som ikke har betalt for den.

– Det er litt touchy dette her, sier Kåre Holtung på maskinentralen, hos oss har vi bare en spisesal, og ingen vil like at vi deler folk opp i grupper. Vi må vel si at loven ikke er i funk-

---

enn våre private, innleide biler. Dette er gledelig! Vi vil komme tilbake til en fullstendig dokumentasjon senere.

Selv om de pengene vi nå tilbakefører kan sies å være for mye innbetalt, er det likevel spesielt gledelig å kunne konstatere at

- Utgiftene også er redusert.
- Vi er konkurransedyktige innenfor vitale deler av anleggsdriften.
- At vårt økonomioppfølgings-system fungerer.

*Vel blåst, alle våre kunder og maskinavdelingens ansatte!*

sjon her hos oss, selv om folk stort sett venter med å nøre opp under til halve spisepausen er gått.

På biltilsynsstasjonen i Larvik røykes det ikke på spiserommet fra 10.30 til 12.30, forteller Olav Krogstad. De som røyker har funnet seg et fristed inne på ett av kontorene, noe eget røykerom finnes det ikke.

– Vi hadde røykeloven oppe på det utvidete rådemøtet 20. september, sier Tor-Odd Ringseth på Verningen vegstasjon, der ble det gitt klar beskjed om hvordan forholdene nå skal være. Dessverre kan vi ikke si at loven etterlevs 100%,

sier Ringseth videre, men inntrykket er ihvertfall at røykerne begrenser seg lite grann.

– Jo takk, bare bra, svarer Thorleif Holm-Olsen på biltilsynsstasjonen i Tønsberg når vi spør hvordan det står til med røykeloven der i gården. Hos oss er spiserommet røykfritt til 11.45, fortsetter han. De som ikke røyker spiser før denne tiden, de øvrige etterpå. Korridorer, toaletter og ekspedisjoner er selvfølgelig også røykfrie.

– Hos oss er resepsjon og korridorer røykfrie, sier Oddvar Bakken på Ås vegstasjon. For spiserommets del har vi en still-

### Dette sier røykeloven:

Det er paragraf 6 i røykeloven som forteller oss hvor luften skal være røykfri. Slik lyder de fire første avsnittene:

«I lokaler og transportmidler hvor almenheten har adgang, og i møterom og arbeidslokaler hvor to eller flere personer er samlet, skal lufta være røykfri. Dette gjelder ikke restauranter, hoteller og andre serverings- og overnattingssteder.

Dersom det innen et område er flere lokaler som har samme formål, kan røyking tillates i inntil halvparten av disse. Inndeling av et lokale eller transportmiddel i en røykfri sone og en røykesone kan bare finne sted hvor røyk ikke kan trenge over til den røykfrie sone. De røykfrie lokaler og soner må ikke være mindre eller av dårligere standard enn lokaler og soner hvor røyking tillates.

Eieren eller den som disponerer lokalene eller transportmidlene plikter å sørge for at reglene gitt i eller i medhold av disse bestemmelsene blir overholdt. Det skal merkes med tydelig skilt om røyking er forbudt på steder hvor det kan være tvil om dette.»

I kommentaren til paragraf 6 heter det:

«Hovedregelen i tobakkslovens paragraf 6 omfatter også møterom og arbeidslokaler hvor to eller flere er samlet. Inn under arbeidslokaler faller også kantiner, inngangspartier, trapper, korridorer, heiser, toaletter, vestibyler og tilsvarende rom hvor ansatte oppholder seg i kortere eller lengre tid. Enkeltkontorer faller imidlertid utenfor.»



tiende overenskomst om at ytre del skal være røykfri, sier han videre. Saken var oppe på områdemøte i 02 i oktober, og vi fikk etter dette slutt på røy-

kingen i resepsjonen.

Harald Ouff på biltilsynsstasjonen i Horten forteller at hos dem er spiserommet røykfritt bestandig. Det samme gjel-

der alle fellesrommene, bortsett fra at røykerne har funnet seg en krok på arkivrommet hvor de kan sette seg ned.

På vegkontoret er forholdene spesielle for kantinas del. Denne er drevet av en privatperson og er hennes levebrød. Derfor har man kommet fram til at dette egentlig ikke er en kantine, men heller en kafe. Og derfor gjelder ikke røykelovens strengeste bestemmelser her. «Kafeen» er delt i to – en del for røykere og en del for ikke-røykere. På selve vegkontoret praktiseres røykeloven fullt ut.

I Lundskogen, derimot, praktiseres ikke røykeloven i det hele tatt. De som måtte ha behov for et røykfritt miljø må nesten holde seg utendørs. Dette har vel kanskje sammenheng med de nokså spesielle forholdene som hersker på et midlertidig anleggskontor.



Røykeloven praktiseres svært ulikt fra sted til sted i etaten. Noen steder praktiseres den ikke i det hele tatt.

#### Vernelederens reaksjoner:

### Oppsynets ansvar å påse at loven blir fulgt

– Det er ikke mitt ansvar å påse at røykeloven blir etterlevd, sier verneleder Karsten Gjersøe i en kommentar til «Vestfolder'n», jeg gjør bare oppmerksom på hva loven sier og hvordan den skal forstås.

– Hvem er det så som skal følge opp?

– Det er oppsynets oppgave. De må ta stilling til hvordan saken praktisk skal løses i samarbeid med dem som blir berørt.

– Forstår du at dette er vanskelig enkelte plasser?

– Det er klart at forståelsen for de nye bestemmelsene ikke er særlig stor rundt om på en del av våre arbeidsplasser. Det er derfor viktig at vi går litt forsiktig fram og ikke provoserer mer enn nødvendig. F.eks. tror jeg vi må bli flinkere til å markere



Det er arbeidsgiverens oppgave å påse at røykeloven blir fulgt, sier Karsten Gjersøe. Klager skal imidlertid gå gjennom verneombudene.

hvor det er røyking forbudt med skilt og oppslag.

– Du tror ikke store «røyking forbudt»-skilt over alt vil virke mer mot sin hensikt da?

– Skiltene vi har kjøpt inn er

egentlig nokså «snille». I stedet for «røyking forbudt» sier de «Vennligst ikke røyk her».

– Men meningen er den samme?

– Meningen er den samme.



**RØYKELOVEN – forts.**

– Hva svarer du når folk sier at hos dem synes alle det er greit at de fortsetter som før?

– Da svarer jeg at loven er til for å overholdes. Vi kan ikke selv bestemme hvilke lover vi skal etterleve i dette landet. Dessuten er det mange som egentlig plages av røyken som ikke vil si i fra. Et tredje hensyn vi må ta er forholdet til folk som kommer utenfra på besøk til våre arbeidsplasser.

– Man skal vel ikke ringe politiet dersom noen tar seg en røyk på spiserommet?

– Nei, dersom man vil klage på at folk røyker der det ikke er lovlig så skal man gå gjennom verneombudet som ved andre arbeidsmiljø saker.

– Hva skjer med folk som ikke overholder reglene?

– Det blir avdelingslederen som må ta dette opp med vedkommende. Det er klart at dersom en person nekter å innordne seg etter reglene, så er dette en alvorlig sak og ikke noe vi kan ta lett på.

– De som bryter bestemmelsene i dag er helst ubetenksomme, sier Gjersøe. Jeg tror på å endre litt på vanene og få folk til å vise hensyn overfor hverandre.

– Tror du virkelig det er så enkelt?

– Ja, de siste 5–10 åra har vi jo sett en klar dreining mot sterkere restriksjoner mot røyking uten at dette har ført til større problemer. For ti år siden var det f.eks. nokså utenkelig at man ikke skulle få røyke på et møterom. I dag er det en selvfølge de fleste steder at disse skal være røykfrie.

– Og slik vil du vi skal fortsette i samme retning framover?

– Ja. Vi må få folk til å legge igjen røykpakka når de går på spiserommet eller på brakka. Man får heller ta en røyk før man går inn eller etter at man har kommet ut igjen.

Grøntarealer ut på anbud:

## Område 03 forbereder sommeren!

Av Erik Thomassen



Tre anleggsgartnere deltok på anbudsbeifaringen på beplantningene i område 03.

**Når isrosene på rutene er det eneste som minner om utendørs planteliv, kan det synes rart at Vestfolder'n skriver om grasplener, thuja'er og rhododendron. Men slik er det jo i en utendørsetat som vegvesenet at mange om vinteren må være opptatt av sommeren og vice versa. Torsdag 20. oktober var det anbudsbeifaring på grøntarealene i område 03.**

Totalt er det rundt regnet 20 mål med grøntarealer som skal vedlikeholdes i område 03. Ingen av de andre områdene har tilnærmedesvis så store beplantninger å ta seg av. Derfor er det foreløpig bare i sydfylket det har vært aktuelt å legge vedlikeholdet ut på anbud. En stor del av arealene ligger i forbindelse med E 18 i Sandefjord og Larvik kommuner. Særlig omkring trafikkmaskinene ved Bommestad og Farriseidet er det mye arbeid som skal utføres. På Bommestad er arealet fordelt på ikke mindre enn ti separate områder fra ca 130 kvadratmeter til over 4 mål. Her finnes det i alt 37 thuja'er og 10 rhododendron foruten plenarealer.

En særlig viktig del av jobben blir dessuten vedlikeholdet av rasteplassen på Fokserød; vegvesenets stolthet. Beplan-

tingene her er nå i god vekst, og allerede neste år blir det nødvendig med en del beskæring. På Fokserød-anlegget ber vegvesenet spesielt om at den som får anbudet er meget forsiktig med bruken av sprøytemidler. Her skal barn trygt kunne leke på plenene hele sommeren.

Da anbudsinnbydelsen ble annonsert i lokalpressen meldte det seg ti interesserte firmaer, men enkelte av dem fikk tydeligvis kalde føtter etter å ha mottatt anbudspapirene. Det er en svær og krevende jobb det dreier seg om, og man legger opp til en kontraktperiode på hele fem år for at den som får anbudet skal kunne investere og ansette folk dersom det er nødvendig. På beifaringen deltok det representanter fra tre anleggsgartnere.



Fokserød-parsellen på E-18:

## 80-grense gir færre ulykker

Av Erik Thomassen

– Så langt har ulykkesutviklingen på motorvegparsellen Tassebekk–Klinestad vært positiv, sier plansjef Tor Foss til «Vestfolder'n». Etter en serie stygge ulykker reduserte vegvesenet fartsgrensen på parsellen fra 90 til 80 km/t 4. juni i år. Bare to mindre ulykker har skjedd etter den tid, en av dem med lettere personskade. I løpet av de første 18 månedene vegen var åpen skjedde det til sammenligning 15 personskadeulykker.

### Uoppmerksomme bilister?

Det er ikke uvanlig at nye motorvegstrækninger blir sterkt ulykkesbelastet den første tiden etter at de er åpnet. Ulykkesutviklingen på Tassebekk–Klinestad var imidlertid så urovekende at man måtte gjøre noe med det. Noen sammenheng mellom vegens beskaffenhet og ulykkene kunne man imidlertid ikke finne. De fleste ulykkene skyldtes rett og slett uoppmerksomme bilførere.

*Men hvorfor skjer ulykkene akkurat her? På parsellen lenger syd, Klinestad–Langåker, skjer det jo svært få ulykker.*

– Dette er det vanskelig å si noe sikkert om, men vi tror at bilistenes oppmerksomhetsnivå her ligger lavere enn det vegen tillater. Når man i Norge møter et motorvegskilt og fartsgrense 90 km/t, kjører man vanligvis inn på veger som er bygd med en dimensjonerende hastighet som ligger langt høyere, opp mot 120 km/t. Dette betyr at linjeføringen på disse vegene er rettere enn det den er på Tassebekk–Klinestad. Denne vegen er nemlig bare bygd med



*Lavere fartsgrense har vært vellykket på Tassebekk – Klinestad. Det har bare vært to små ulykker på strekningen siden begynnelsen av juni.*

dimensjonerende hastighet på 90 km/t, sier Foss.

### Lavere standard enn ønskelig i dag

*– Så dette er altså forklaringen på hvorfor vegen er forholdsvis svingete og har få forbikjøringsmuligheter?*

– Ja. Det er ikke slik at vi har bygd en så pass svingete veg fordi vi har vært ustø på hånden, om noen skulle tro det. Årsaken er at det i utgangspunktet ble valgt en lavere standard enn det som vi i dag ville betrakte som ønskelig. Dette hadde dels sammenheng med økonomiske forhold, dels med ønsket om å bevare dyrket mark. Vegen ble planlagt på 70-tallet og da var dette den standarden som ble ansett som riktig for en veg med en slik trafikkbelastning som denne. Siden den gang har vi jo hatt en ganske kraftig trafikkvekst, sier Foss.

*– Det har blitt hevdet at vegen er for smal?*

– Vegen er planlagt 10 meter bred. Den var i så måte helt i samsvar med vegnormalen for motorveg klasse II b da den ble bygd. Etter påtrykk fra bl.a. Vestfold har Vegdirektoratet siden den gang gitt anledning til å bygge slike veger med totalbredde 13 meter.

### Høyere standard på de nye parsellene

*– Hvordan blir standarden på de E18-parsellene som er under bygging og planlegging lenger nord i Vestfold?*

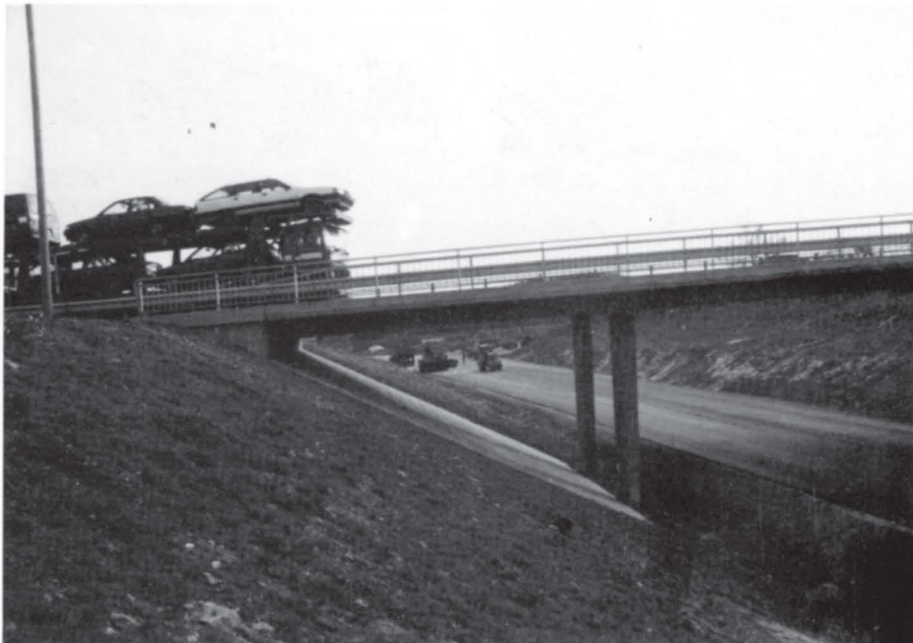
– Alle nye parseller vil bli bygd med dimensjonerende hastighet 120 km/t. På to-felts vegene blir den totale vegbredden 13 meter. Nye E18 i nordfylket var faktisk opprinnelig planlagt med en dimensjonerende hastighet på 90 km/t. Dette er nå heldigvis endret slik at vi i stedet får en veg med meget høy standard etter norske forhold.



E 18-anlegget i Semsbyen:

## Ny Ramnesveg åpnet for trafikk

Av Erik Thomassen



Den nye Ramnesvegen blir hovedinnsfartsåre til Tønsberg fra syd når E18 utenom Semsbyen står ferdig i 1990.

**Fra fredag 4. november slapp bilistene å krysse E 18 når de skal inn på fylkesveg 525 Semsbyen–Ramnes. Da åpnet vi den nye vegen fra Aulie-undergangen og vestover. Dette er en del av E 18- anlegget utenom Semsbyen.**

Den nye vegen går under gamle E 18 og på bru over nye E 18 vest for Sem kretsfengsel. Når den nye motorvegparsellen står ferdig, vil dette bli hovedinnsfartsvegen til Tønsberg fra sør.

Bilistene som skal fra E 18 og inn på fylkesveg 525 må inntil den nye motorvegen står ferdig, kjøre av i Semsbyen på riksveg 312 mot Tønsberg og så inn på Ramnesvegen ved Aulie- undergangen.

Den nye vegen er 1 km lang. På grunn av de meget dårlige grunnforholdene i området har man måttet bygge opp toplanskrysset mellom Ramnesvegen og nye E 18 med super-

lette fyllingsmasser av ekspandert polystyren (EPS). Totalt er det gått med 8 600 kubikkmeter av dette materialet i dette krysset. EPS veier bare 1% av det vanlige fyllmasser gjør.

Den gamle Ramnesvegen er nå stengt. Statens vegvesen er i gang med å traue ut vegen der nye E 18 skal passere. Vannledningen som gikk langs gamle Ramnesvegen skal i denne forbindelse legges om.

Framdriften på E 18-anlegget går etter planen og anleggsledelsen regner med å åpne den nye motorvegen for trafikk høsten 1990. Da vil en av de verste flaskehalsene på E 18 gjennom Vestfold være borte.

## Z-209 Klar for ny hu

Av Erik Thomassen

Mandag 22. august 1988 er en dato og andre steder i indre og midtre Vestfold fylkesvegene til krøtterstier. Uoffisielle nedbør på disse timene i Kodal og områdene omkring gjorde at mange av vegene i fylkesvegnettet gjorde at det ble noen sjanse til å hindre store ødele-

En av de vegene som det gikk hardest på var Liverødvegen. Her rev Liverødbekken seg gjennom vegen. På grunn av de omfattende skadene bestemte fylkesvegvesenet å ta hånd om alle utbedringer som måtte komme. Arbeidene går fra Holmen i gamle Hedrum til Lierne som ble gjenåpnet. Dette skjedde ca. 1. september.

Arbeidene på Liverødvegen ble utført av Maskin as. Tilsammen er det sprengt ut ca. 1000 m<sup>3</sup> jord. I bekken nytt løp under vegen og underlaget har en diameter på ca. 180 cm skal heretter tåle



Dimensjonene sier litt om de vannmengdene som skal gjennom Liverødvegen være klar til en ny slik «hundreårs-flom».

tidligere platebrua er sprengt bort og private avkjørselen er fjernet.

Skadene på fylkesvegnettet beløp seg på ca. 10 millioner kroner. Skadene på riksvegene stort sett var begrenset til å være av vegene måtte ekstrabevilges av fylkeskommunen. Men da fylkesvegvesenet også legger den nye vegen, skulle fylkesvegnettet der være klart for å ta opp trafikken. Det kommer et annet sted i fylket, er det allerede funnet fram ekstra-penger for å redde



# dreårsflom

om vil bli husket i årtier i Kodal old. 12. timers nedbør forvandlet t ble det målt opp til 160 mm langeårige vedlikeholdsforsømsøfter og stikkrenner ikke hadde elser.

est utover av fylkesveg Z- 209, ed seg store deler av veglegemet å fylkesvegnettet var det uråd for arbeidene selv. Liverødvegen som råd i Andebu var den siste vegen uker etter flommen.

rt av Sandefjordfirmaet Ravegen ut 445 kubikkmeter fjell for å gi en privat innkjørsel. To rør med mot vannmengdene i bekken. Den



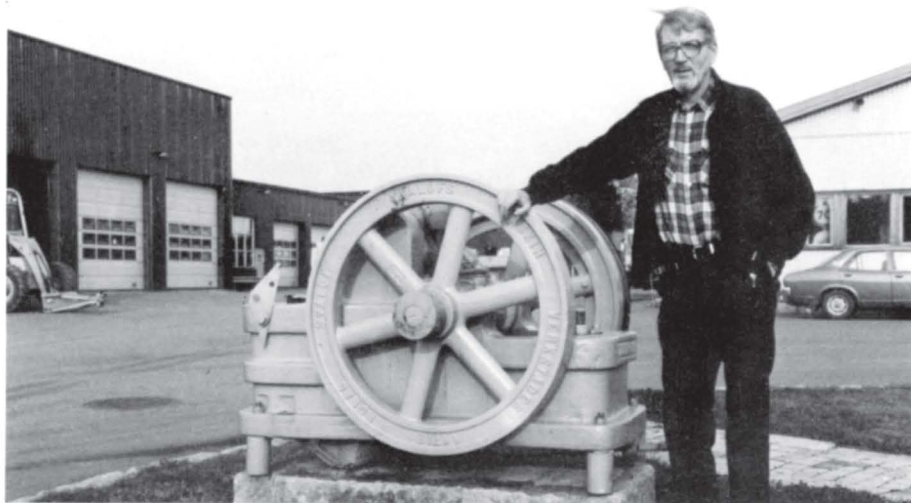
om ned i Kodal 22. august. Nå skulle også

alskehalsen for bekken under den

g i alt til 2,1 millioner kroner, mens gatellmessige. Penger til utbedring skommunen. Så får man bare håpe hundreårs-flommen til Kodal. Nå ta imot den. Dersom den imidlertid e for at fylkeskommunen igjen må gforbindelsene.

# Møte i pensjonistforeningen

Av Kristian Gavelstad



Kjell Heggdalstrand kåserte om vegmuseet og viste film om vintervedlikehold på Vestlandet. 36 pensjonister møtte.

**Tirsdag 25. oktober 1988 var det møte i pensjonistforeningen på Ås vegsentral. Det møtte 36 pensjonister i alle aldre. Fremmøtet skulle tyde på at pensjonistforeningen har sin funksjon, vi får beholde kontakten med våre gamle arbeidsplass og ikke minst, vi kommer sammen til hyggelig samvær med tidligere kolleger.**

Vi var så heldige at vi igjen hadde fått Kjell Heggdalstrand fra Vegmuseet til å ta turen ned til oss. Denne gangen hadde han med lydfilmen «Vinter og veg i Vest». Filmen er meget god og viser vegvesenets arbeide i Møre og Romsdal som vel er en av de mest krevende distrikter når det gjelder vegvedlikehold. I slike distrikter kreves det topp innsats av mannskaper og utstyret må forberedes i minste detalj før vinteren setter inn for fullt med store snøfall, snøras og glatte på smale vestlandsveger. Vi kan nok hos oss få enkelte store snøfall, men vi slipper å ha trusselen med snøras hengende over oss på våre veger.

Heggdalstrand viste også lysbilder og kåserte om løst og fast om Vegmuseet som er under oppbygging i Gudbrandsdalen. Noen bygg fra vegvesenets første tid er allerede på plass og museet begynner å ta form. Det fasinerende med museer er at de aldri blir ferdige, det dukker stadig opp gamle ting som bør ha sin plass der. Vi gleder oss til at vi kanskje om ett år eller to skal ta en tur til museet.

Vegsjefen kunne opplyse at den nye biltilsynsstasjonen på Ås vegsentral er beregnet ferdig i juli måned 1989 og at det er tenkt å knytte litt feiring av vegvesenets 125 års jubileum til åpningen av denne.

Som vanlig var våre gode kontakter på vegkontoret med oss og sørget for deilig bevertning.

Dannevig takket alle som hadde bidratt til dette hyggelige møtet og ønsket alle vel hjem.

**Sekr.**



# Føreropplæring på ville vegger?

Av Rolf M. Hagen

Transportøkonomisk Institutt (TØI) offentliggjorde høsten 1988 en undersøkelse instituttet hadde gjort for å måle effekten av fase-2 på ulykkesrisikoen. Undersøkelsen har vært gjennomført blant bilførere som ervervet sitt førerkort etter 15. september 1978 og før 1982; en gruppe med og en gruppe uten fase-2-opplæring.

Konklusjonen er nedslående særlig for glattkjøringens del. Menn som har gjennomgått glattkjøringskurs i fase 2 ser ut til å ha **større ulykkesrisiko på glatt føre enn de som ikke har dette kurset.**

Fra 15. september 1979 innførte man i Norge som første land i verden en fase-2 i føreropplæringen til førerkort klasse B (personbil, varebil).

Fase-2 består av et teorkurs samt et glattkjøringskurs og et mørkekjøringskurs dersom dette ikke ble gjennomført i fase-1.

Hensikten med fase-2 er å påvirke bilførerne i deres mest ulykkesutsatte periode. Man tar sikte på å påvirke både holdninger, kunnskaper og kjøreferdighet. Det gjelder i hovedsak å skape større forståelse for risiko i trafikken og påvirke den enkelte til ikke å akseptere risiko. Innen ferdighetsaspektet gjelder det å fremme risikoreduerende kjøreatferd hos bilførerne, og lære avvergemanøvre i kritiske situasjoner, jfr. Normalplan for fase-2.

Hovedkonklusjonene i undersøkelsen sammenfatter TØI slik:

1) Verken mørkekjøringskurset



Glattkjøringsbanene har ikke virket etter hensikten. Blant unge menn er det faktisk flere ulykker på glatten blant dem som har fase 2 enn blant dem som ikke har det.

eller glattkjøringskurset i fase-1 har noen innvirkning på ulykkesrisikoen.

2) Mørkekjøringskurset i fase-2 synes å gi lavere risiko for ulykker i mørke, men bare de par første årene etter kurset og bare for menn.

3) Glattkjøringskurset i fase-2 fører til en økning både i det totale antall ulykker, antall ulykker i mørke og antall ulykker på glatt føre, men bare for de første par årene etter kurset og bare for menn.

Forskjellen mellom menn og kvinner kan ifølge TØI skyldes at kvinner i utgangspunktet kjører med større sikkerhetsmarginer enn menn.

I en vurdering av fase-2 er det selvfølgelig konklusjonen i punkt 3 som har vekt den største oppmerksomhet: TØI forklarer den uheldige virkingen av glattkjøringskurset slik: «Glattkjøringskurset – sikter mot å gi førerne kjøreferdigheter

slik at de kan *mestre* vanskene ved å kjøre på glatt føre. For førere som legger vekt på kjøreferdighet og effektiv kjøring, f.eks. menn, kan dette føre til minsket respekt for glatt føre, overdreven tro på egne ferdigheter, mer risikabel kjøring og flere ulykker.»

Når man vurderer resultatene av TØIs undersøkelse er det nødvendig å huske på at undersøkelsen er foretatt på personer som fikk sin fase-2-opplæring rett etter at fase-2 var innført. Man hadde ingen erfaringer å bygge på fra andre land, og man var sannsynligvis noe usikker på metodikken som burde brukes i denne opplæringen. Jeg antar at det i det vesentlige ble drevet ren instruksjon og mindre opplæring som gikk på elevenes følelsesmessige og intellektuelle egenaktivitet.

Det er vel ikke til å komme vekk fra at en del av denne metodikken fremdeles henger



igjen. Dette har sannsynligvis sammenheng med at det å greie en øvelse riktig på glattkjøringsbanen er et mål både for elev og lærer, og for å nå det målet blir ofte læreren fristet til å instruere.

Jeg velger å tolke denne undersøkelsen dithen at bare instruksjon ikke holder. Elevene må gjennom en bevisstgjøringsprosess, og jeg tror det grundigst skjer ved tankemessig egenaktivitet. Etter min oppfatning bør fase-2-kurset primært være et bevisstgjøringskurs, mye bygget på bl.a. de erfaringer elevene har gjort mens de har hatt midlertidig førerkort.

Bør da det *overordnede* målet være å klare en konstruert øvelse på akkurat det føret og under akkurat de forholdene. Eller bør det være å skape en følelsmessig og tankemessig egenaktivitet hos eleven. En egenaktivitet som enten kan gi en dypere forståelse av hvilke faktorer som spiller inn under kjøring på glatt føre og ut fra det kanskje klare øvelsen, eller gi en forståelse av at dette greier jeg ikke så bra, så her går min begrensning. Metodikken må legges opp etter målsettingen, og læreren må bidra til en bevisstgjøring hos eleven også på hvilke konklusjoner den enkelte bør trekke av de erfaringer man gjorde på banen.

En slik metodikk krever mye, ikke bare av lærerne, men også av elevene. Elevene må jobbe med forståelse av problematikken *kjøring på glatt føre*. De må bevisstgjøre sine egne begrensninger og de begrensninger føre og bil setter for egne ferdigheter. Farten vil i den sammenheng være et viktig moment.

Det er nødvendig at fase-2-opplegget nå blir underlagt en grundig gjennomgang, både med tanke på det faglige innholdet, målsettingen og undervisningsmetodikken.

## Maskinavdelingen på sverigebesøk

Av Kåre Holtung



Vellykket Sverige-besøk for maskinavdelingen.

**Helga 23.–25. sept. reiste maskinavdelingen «mann av huse» på ekskursjonstur til Sverige.**

Vi reiste fra vegsentralen allerede kl. 05.00 fredag for å rekke fram til Eskilstuna og bedriftsbesøk hos Volvo-BM. Her så vi hullasterproduksjonen og fikk demonstrert og prøvekjørt VME (Volvo, Michigan, Euclid)-maskinene på fabrikkens prøvelfelt. Karene nytta tida godt og mange fikk prøvekjørt de virkelig «voksne» maskinene med opptil 50 tonn stein i dumperkassa.

Vi lå på hotell i Visby utenfor Arlanda, og lørdag dro vi inn til Stockholm med besøk i «Gamla Staden». Videre var dagen fullbooket med bedriftsbesøk hos Sør-ling som er en av våre leve-

randører av lastebilpåbygg, besøk på veteranbilmuseet, sightseeng i Stockholm og restaurantbesøk. Hele dagen ble vi profesjonelt guidet av Jean Krogstedt som er sekretær hos Sør-ling.

Søndag brukte vi i sin helhet til hjemreise, og kunne ta det litt mer «piano» enn på turen fredag.

Turkomiteen høstet ros for opplegget, sjåfør Martin Visnes (brukskontrollen, Biltilsynet), kjørte oss sikkert og behagelig den lange veien, og turdeltakerne representerte Statens vegvesen Vestfold på en utmerket måte.

Tiltaket anbefales på det varmeste overfor andre avdelinger, det gir stort utbytte både faglig og sosialt.



# Stor interesse for prøve-VM i orientering

Av Jan Erik Gravningen

Lørdag 15. og søndag 16. oktober 1988 gikk vegetatens prøve-VM i orientering av stabelen i Oslo med Vegdirektoratet som teknisk arrangør. Arrangementet hadde kommet i stand på bakgrunn av en henvendelse til vegkontorene om synspunkter på flere landsomfattende konkurranser i etatens regi.

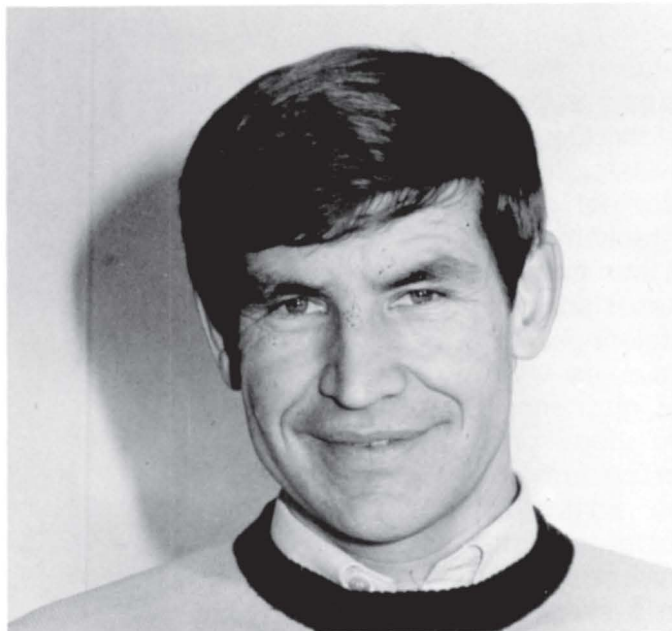
Interessen for konkurransen var stor. Til start stilte til sammen 80 løpere fordelt som følger:

Herrer under 45 år: 60 stk. 6 km  
Herrer over 45 år: 25 stk. 4 km  
Damer under 45 år: 4 stk. 4 km  
Damer over 45 år: 1 stk. 4 km  
Damene altså i klart mindretall og herrer under 45 år i klart flertall.

Det individuelle løpet var lagt til skogsområdene syd-øst for Skullerud skole (Norsk Datas kurssenter) i Østmarka med 20 minutters gange innover i skogen til samlingsplassen syd for idylliske Nøkle vann.

I et aldeles nydelig høstvær dro 5 forventningfulle og optimistiske o-løpere fra Vega mot Oslo for å delta. Vårt fylke bidro med høy andel kvinner (20%), nemlig Inger Jacobsen Hem i klassen under 45 år. De øvrige løperne var Per D. Nordkvelle, Hans Stordal, Kåre Aasestad (sjåfør) og Jan E. Gravningen, Alle i klassen under 45 år. Ved ankomst til parkeringsplassen på Skullerud i god tid før løpet, observerte vi en innbitt vegdirektør Eskild Jensen i frisk marsj innover mot startstedet.

Flott kart, gode løyper og et utmerket terreng var det som



Jan Erik Gravningen tok en flott 2. plass i det første vegmesterskapet i orientering.

møtte løperne undervegs. Vega har all grunn til å være fornøyd med resultatet. Gravningen tok en fin 2. plass, kun slått av den adskillig yngre tidligere landslagsløper Finn Ole Jørgensen fra Vest-Agder som ikke overraskende gikk til topps med god margin. Han er for tiden en av Norges beste o-løpere i H35 (old-boys). Endel ynglinger under 30 år deltok utenfor konkurransen, men heller ikke de klarte å tukte Jørgensen. Vegas øvrige løpere klarte seg bra, de løp omtrent like fort og havnet til slutt omtrent midt på resultatlisten.

Vega stilte ikke lag verken på banketten eller i stafetten dagen etter. Etter sigende var dette også en vellykket del av arrangementet, selv om stafetten ble noe amputert på grunn av et plastflagg var fjernet fra en av kontrollpostene.

Til dere som ikke var med i år: Legg dere i trening! Neste år går arrangementet i Tøndelag. Vel møtt!

## Resultater:

Herrer under 45 år (6 km):

- |                                   |       |
|-----------------------------------|-------|
| 1. Finn Ole Jørgensen, Aust-Agder | 46.41 |
| 2. Jan Erik Gravningen, Vestfold  | 53.44 |
| 15. Kåre Aasestad, Vestfold       | 68.43 |
| 23. Per Dag Nordkvelle, Vestfold  | 78.53 |
| 24. Hans Stordal, Vestfold        | 79.15 |

Herrer over 45 år (4 km):

- |                            |       |
|----------------------------|-------|
| 1. Henrik Hvoslef, Vegdir. | 32.28 |
|----------------------------|-------|

Damer under 45 år (4 km):

- |                                 |       |
|---------------------------------|-------|
| 1. Sidsel Sandelien, Vegdir.    | 51.25 |
| 4. Inger Jacobsen Hem, Vestfold | 71.15 |

Damer over 45 år (4 km):

- |                             |        |
|-----------------------------|--------|
| 1. Margot Aasheim, Rogaland | 104.44 |
|-----------------------------|--------|



Ulykkespunktet:  
Torstrand torg i Larvik

## Jernbanebru til besvær

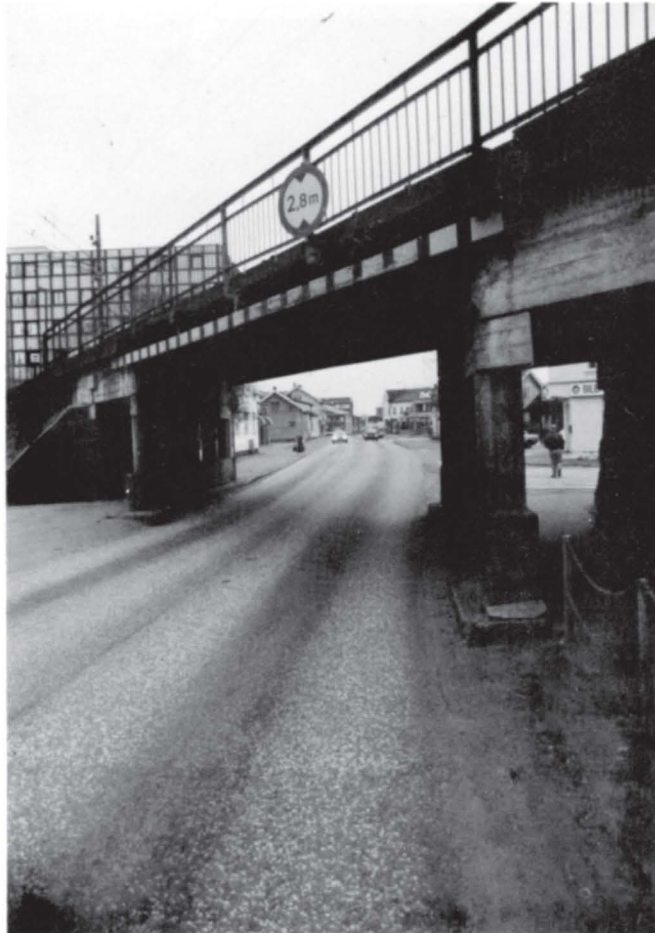
2,8 meter er det under taket i Dronningens gate i Larvik der jernbanebrua krysser over Riksveg 303. Og 2,8 meter er ikke nok til å huse det som finnes av store lastebiler og busser. Nå er den lave høyden meget godt skiltet, men det ser ikke ut til å holde for en del lastebilsjåfører av den kanskje litt søvnige typen.

4. juni i år kom en russebil med hus på lasteplanet i problemer. Ca. en meter av planhusesets tak ble revet av og lysene som markerer jernbanebrua ble skadd. Den forfjamsete bilføreren kunne imidlertid krabbe uskadd ut.

21. juni like før midnatt var det igjen problemer ved jernbanebrua. En svensk lastebilsjåfør som ikke var helt edru kom kjørende Dronningens gt. inn mot sentrum i stor fart. Ved Torstrand torg mistet han kontrollen over bilen og havnet med et brak i jernbanebrua på venstre side av kjørebanelen.

25. juli skjedde det igjen i Dronningens gt. En Volvo F6 lastebil var på veg mot sentrum. Bilen var ca. 315 cm høy, og dermed måtte det gå galt. Bilen kjørte inn i brua og ble løftet opp på høyre side og vridt ut i motgående kjørebane og traff en VW Golf på veg i retning Tjølling. De to som satt i Golf'en fikk lettere skader i beina og ryggen.

Totalt har jernbanebrua i Larvik blitt påkjørt 8 ganger de siste ti åra. Foreløpig har den holdt, og foreløpig har personskadene vært relativt beskjedne. Det er imidlertid klart at brua representerer et problem både for tra-



*Alle sorger er ikke slokt i Larvik selv om Elvevegen er åpnet. Denne ekstremt lave jernbanebrua i Dronningens gate fører både til ulykker og dårlig framkommelighet for store kjøretøyer.*

fikksikkerheten og ikke minst for framkommeligheten. Larvik er en viktig fergehavn og en betydelig industriby. Riksveg 303 er trafikkåren som binder sammen industriområdene i nordøst med sentrum og fergeterminalen.

Totalt har det skjedd ca. 30 ulykker fra krysset med Herregårdssletta til krysset med Tordenskjoldsgate. Dronningensgate er en typisk byggate med mange kryss og sideveger og stor gang- og sykkeltrafikk. Samtidig er den altså riksveg og hovedutfartsveg mot Tjølling og industriområdene i byens utkant.

Likevel vil det sannsynligvis ikke være mulig å bedre forholdene i Dronningensgate de

nærmeste årene. Larvik kommune ønsket selv å prioritere Elvevegen framfor en løsning av problemene i bykjernen. Planene var klare for en ny riksveg 303 øst for den nåværende, men disse ble lagt til side da man i stedet valgte å satse på Elvevegen. I kommunen antok man at Elvevegen skulle avlaste Dronningensgate for gjennomgangstrafikken, men på vegkontoret tviler man sterkt på om man vil kunne registrere noen slik effekt. Larviks befolkning og andre trafikkanter på riksveg 303 må derfor belage seg på at det kan gå mange år før man kan få gjort noe større med alle trafikkulykkene i området Herregårdssletta-Torstrand torg.



Stortingets samferdselskomite på besøk i Vestfold –

## Refleksjoner fra maskinavdelingen

Selv om ikke maskinavdelingens gjøren og laden stod på programmet for samferdselskomiteens besøk i Vestfold i oktober 1988, presenterte vi en del resultater som skulle gi et visst inntrykk av vår drift. Gledelig var det at dette vekket oppmerksomhet, selv om reaksjonene ikke var udelt positive. At samferdselskomiteen spanderte en hel dag på maskinavdelingens virksomhet senere – om enn i Østfold riktignok – tyder på at de gjerne vil være godt orienterte før de etter hvert tar meget viktige beslutninger for maskinforvaltningens framtidige drift via innføring av et nytt styringssystem. Vi gleder oss over et slikt engasjement.

### Nytt styringssystem er nødvendig

Populært sagt får maskinavdelingene i dag bare anledning til å investere i nytt utstyr og maskiner når politikerne finner det økonomisk mulig gjennom bevilgning over statsbudsjettet og ikke når det er bedriftsøkonomisk riktig. At både investeringsnivået og tidspunkt for investering (knyttet til budsjettåret) bestemmes politisk er uheldig. Ikke fordi maskinavdelingene nødvendigvis har ønske om å investere så mye mer enn i dag, men primært fordi vi vil ha større likhet med våre private konkurrenter som kan investere når som helst ut fra en økonomisk vurdering. Dette er hovedhensikten med et nytt system underlagt moderne prinsipper om målstyring og resultatoppnåelse være en sunn og riktig drivkraft og en utfordring som vi gjerne vil ta.



«Stortinget må gi oss de samme rammebetingelsene som private entreprenører har», sier Tore Kaurin etter samferdselskomiteens besøk i september.

Vi håper at vi ut fra graden av resultatoppnåelse vil kunne få stilt økonomiske midler til disposisjon. Dette vil innebære at i den grad vi kan utføre arbeidsoppgaver med eget utstyr billigere enn et privat innleialternativ og dermed spare offentlige budsjetter, vil det være rimelig og økonomisk riktig å investere i slikt utstyr. For oss er det viktig å vinne forståelse for en slik økonomisk tankegang. Vi håper derfor at maskinavdelingens aktivitetsnivå og styringssystem ikke blir en ideologisk diskusjon (offentlig eller privat drift) men en diskusjon om hva som er økonomisk best for samfunnet. Kort sagt; hvem kan gjøre jobben billigst for staten.

### Rammebetingelsene må bli like for offentlig og privat drift

Vi er i dag i stand til å dokumen-

Av Tore Kaurin

tere resultater på alle våre aktivitets-områder. Det er derfor fullt mulig å sammenlikne offentlig og privat maskindrift. Imidlertid er rammebetingelsene ulike ved de to driftsformene. Ulikheter i skatte- og avgiftssystemet, herunder rentenivåer og avskrivningsregler er der og påvirker resultatene. Vårt poeng er at rammebetingelsene må bli mest mulig like i et nytt styringssystem og vi forventer at samferdselskomiteen ser objektivt på dette.

### Konsekvenser av driftsresultatene

Vi forventer at gode driftsresultater/konkurransedyktighet belønnes, mens dårlige resultater må føre til innskrenkninger. Enkelte politikere er ikke overbevist om vår vilje til å skjære ned på aktiviteten (også antall



stillinger) når vi ikke kan vise gode nok resultater. *Vi er villige til å ta konsekvensen også av dette.* I Vestfold er maskinparken blitt skåret ned med 40–50% over en 5–10 års periode nettopp pga manglende resultatoppnåelse. Dette gjelder også bemanningen. Når vi i dag bare har et fåtall egne maskintyper i forhold til det totalmarkedet rundt oss er dette nettopp fordi vi har erkjent at vi ikke skal drive på en for staten uøkonomisk måte. Vi har derfor kuttet ut maskiner som ikke har gitt tilfredsstillende resultater. På den annen side har vi alle den forventning at (og tillit til) politikerne at de også må akseptere at vi kan skape gode resultater og dermed få lov til å reinvestere evt utvide maskinparken innenfor de områdene hvor vi er konkurransedyktige med våre omgivelser.

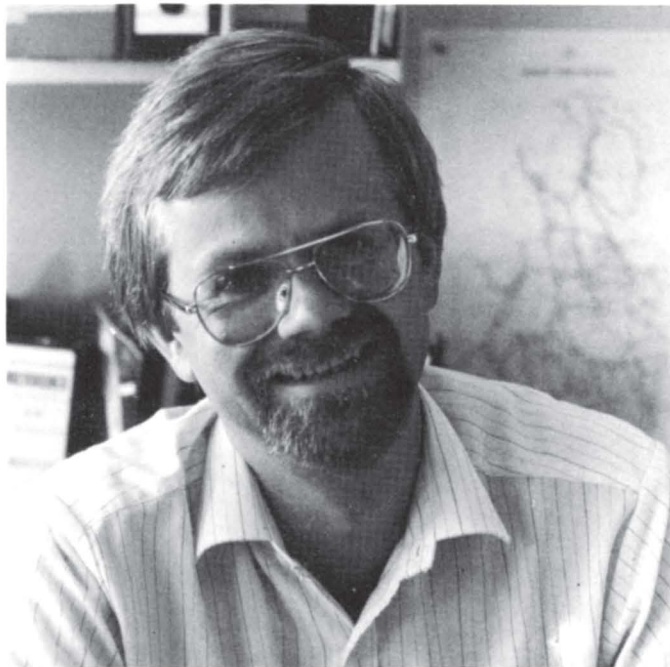
### Store regionale ulikheter i konkurransedyktighet

Vi opplever dessverre også at driftsdata på landsbasis blir benyttet i diskusjonen om konkurransedyktighet. Dette fører galt avsted. I et nytt styringssystem vil det bli mulig for det enkelte fylke å profilere maskinparken mot de områder vi er dyktige nok. Prisnivået i Vestfold er helt annerledes enn i Nordland enten man vurderer verkstedtjenester eller maskinleier. At vi i Vestfold beviselig tjener 50–100 000 kr i året på å ha egne gravemaskiner i stedet for bare å leie inn hele behovet vårt er et resultat av vår markedssituasjon. I Østfold er markedet slik at det offentlige ikke kan konkurrere på gravemaskintjenester, men der er man i motsetning til i Vestfold konkurransedyktige på materialproduksjon og dekkelegging. Dette er en riktig tilpasning. Vi er derfor skuffet over at

mange ikke har forståelse for disse lokale tilpasningene.

### De ansatte er viktigste ressurs

Som de arbeidsgivere våre poli-



*«Til tross for at vi er 10% billigere enn private på gravemaskintjenester har vi bare 20% av vegvesenets gravearbeid. Dette må være dårlig økonomi!»*

tikerne er, skulle jeg ønske at de også kunne få et inntrykk av den ånd som råder blant de ansatte. Vi har svært mange maskinkjørere som pinner maskinkostnadene ned, har null sykefravær, jobber gratis overtid og gir avkall på enkelte økonomiske goder fordi de ønsker å vise konkurransedyktige resultater. De gjør dette fordi de på lik linje med våre private konkurrenter ser dette som viktigste og eneste farbare veg for å ha livets rett. Hva slags personalpolitikk ville det være å si: «Tusen takk for at du gjør jobben billigere og bedre enn alle andre, men vi lar deg ikke få lov til å få ny maskin.» Fallitterklæring og dårlig økonomi, spør du meg.

### Troverdig dokumentasjon

Vi synes det er trist når det er tvil om vår troverdighet i dokumentasjonen av resultater. Vi har et regnskapssystem som gjør det mulig å følge opp alle sider ved vår maskindrift. Det er

fritt fram for den som vil gå inn i våre regnskaper og etterprøve vår dokumentasjon. Imidlertid bør vi ha såpass tillit til hverandre at vi blir trodd på det som blir framlagt.

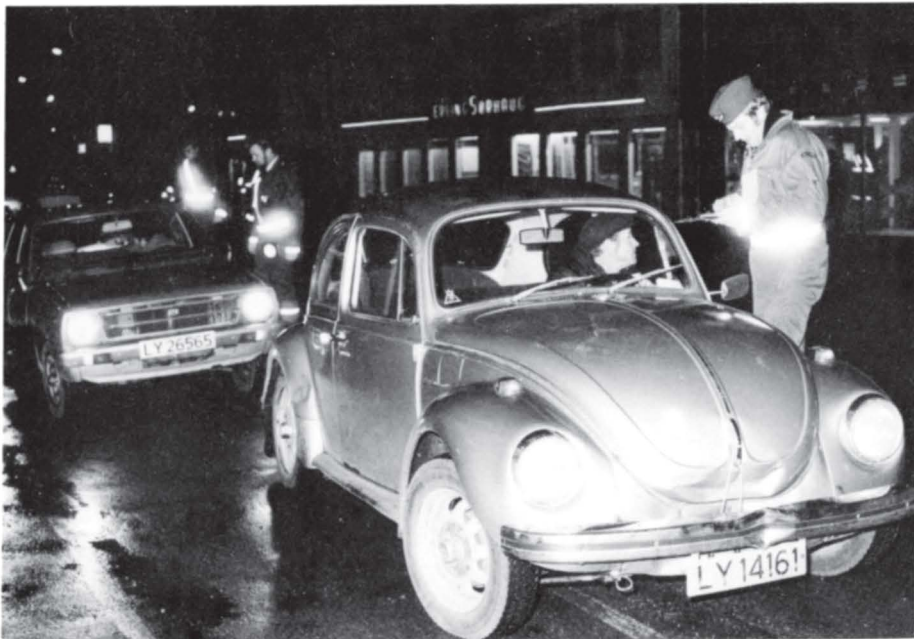
### Vegvesenet har liten egenandekning av maskiner

Det er viktig å være klar over at vegvesenet leier inn langt større volum maskintjenester enn det vi har selv. Til og med 9. mnd av driftsåret 1988 leide vår anleggs- og vedlikeholdsavdeling inn 14 000 gravemaskintimer fra private entreprenører, mens våre egne tre maskiner hadde 3 600 timer til sammen. Egenandelen målt i antall produksjonstimer er derfor ikke høyere enn ca 20%. Egenandelen for lastebilene er i samme periode på 42%. Tallene understreker at det ikke er vegvesenet som har de største egenandelene innenfor maskindriften. Til tross for at vi er ca 10% billigere enn de private på gravemaskintjenester, har vi altså bare et volum på 20%. Dette er dårlig økonomi for det offentlige etter vårt syn! Likevel er det et resultat av dagens bevilgnings- og styringssystem.



# Hvor sikker er bilen din?

Av Sigmund Riis



Gamle biler er dødsfeller for de som sitter inni dem ved kollisjoner og utforkjøringer.

**Fire glade jenter i en eldre Folkevogn boble natt til 28. september. I motsatt retning en fyllekjører i en større Opel. Glad latter forstummes i blod og vrakrester.**

Tragediens bunnløse fortvilelse hos de etterlatte ble enda bitrere ved at rattfylla var medskyldig. Via Lørdagsrevyen fikk vi et *lite* innblikk i hvor ofte vi egentlig sitter med livet i hendene. For de som ikke kjenner historien kan opplyses at fyllekjøreren kun fikk mindre skader.

**Alle er enige om at rattfyll må bekjempes med alle midler. Men hva med bilene??**

De fleste vil mene at en gammel Folkevogn boble er farligere å kollidere med enn en større Opel av nyere modell. Men hvor stor er egentlig forskjellen? 10%? 20%? 50%? Eller kan den være så mye som 100%? Altså det dobbelte?

I den grad vi vurderer dette forholdet blir den veiet opp mot merkostnadene ved en større og nyere bil. Spesielt for ungdom er valget enkelt. Særlig når vi vet så lite *konkret* om de reelle forskjellene mellom bilers kollisjonssikkerhet.

Nå begynner imidlertid kunnskapene å komme. Det svenske forsikringsselskapet Folksam har i snart 20 år forsket på bilers kollisjonssikkerhet. Rapportene

deres har de siste årene tildels vakt storm – hos de bilmerkene som havnet nederst på karakterlista.

I år har de kommet ut med en ny revidert «karakterbok». Beregningsgrunnlaget er 700 000 bilulykker, noe de selv karakteriserer som verdens mest omfattende materiale vedrørende personbilers indre sikkerhet.

Norske myndigheter har ikke sjekket beregningsmodellene, og vi kan derfor ikke formelt gå god for karakterene for de enkelte bilmerker. Samtlige bilfabrikker i Europa har imidlertid inngått samarbeidsavtaler med Folksam.

Rapporten setter altså de

mest vanlige bilmodellene opp mot hverandre med karakterer for kollisjonssikkerheten. Den angir at forskjellen mellom den beste og den dårligste bilen er hele 800%! Den dårligste er altså 8 ganger farligere enn den beste. Dette kan tyde på at forskjellene mellom bilmerkene kollisjonssikkerhet er større enn folk flest tror. Det var ihvertfall en tankevekker for undertegnede.

Nye biler er ikke med i undersøkelsen, da de naturlig nok ikke har vært inblandet i nok ulykker til at en kan foreta en forsvarlig statistisk analyse av dem. All erfaring tyder imidlertid på at en ny modell er sikrere enn forgjengeren.

Bilens vekt/størrelse betyr mye for bilens indre sikkerhet, men slett ikke alt. Detaljer har ofte stor betydning. Helt avgjørende er bruken av bilbelte. Kjører du «Mæssja» uten belte har du ikke mer sikkerhet enn i en småbil fra 60-åra, med belte. Ifølge Folksam.

Mange vil her skyte inn at bruken av bilene er så forskjellig. Ungdommen med de gamle bilene kjører så mye fortere enn den voksne generasjon med de nyere bilene osv. Dette er selvfølgelig en viktig faktor. Folksam mener imidlertid at de har klart å ta tilstrekkelig hensyn til dette i sin beregningsmodell.

Å spandere en Volvo 240 på matpakka og ei gammel boble på kona og ungene ser ikke ut til å være den gunstigste løsningen på familiens transportbehov – skal en tro rapporten fra Folksam.

En bør kanskje la junior få låne BMW'n, og la Amazonen stå, når de skal ut å sverme på lørdagsnatta. Det hadde antakelig reddet de fire (eks)-glade jentene i en forhenværende boble natt den 28. september.

Var det noen som nevnte avgifter?





Volvo 240 1975—



Volvo 740/760 1982—



Audi 100 1983—



Opel Ascona 1982—



VW Passat 1981—



Mercedes W 123 1976—

*Dette er de seks sikreste bilene i Folksam-undersøkelsen.*



# Orientering om stipendordninger

Av Anne Hov

I de senere årene har det vært relativt liten respons på de kunngjorte stipendordningene som gjelder for vegvesenets tilsatte. Opplæringsutvalget ønsker i den forbindelse å gi en oversikt over de stipendmulighetene som finnes for oss, for om mulig å skjerpe interessen noe.

Stipendordningen er et personalpolitisk virkemiddel som skal gi de tilsatte muligheter til å kvalifisere seg for ulike oppgaver og utvikle seg i arbeidet. Utviklingsbehovet hos den enkelte søker vil bli sett i sammenheng med etatens behov for økt kompetanse på de enkelte fagfelt, basert på dagens og framtidens arbeidsoppgaver. Fornyelse og videreutvikling av etaten avhenger i stor grad av de tilsattes kompetanse.

Vi får hvert år flere tilbud om stipend. Vi gjengir her en oversikt over de mest vanlige:

## **Vegdirektoratets stipend:**

Stipendmidler skal ikke nyttes til den grunnutdanning som kreves for stillingen og heller ikke til videreutdanning generelt, eller til deltakelse i regulære kurs, tjenesteoppdrag o.l.

Stipendmidler skal nyttes til studiebesøk i inn- eller utland. Fortrinnsvis til utdanning innen eget arbeidsområde, eller på fagfelt utenom sitt arbeidsområde når etaten ser behov for det.

Det skal søkes på et eget søknadsskjema.

## **Forbruker- og administrasjonsdepartementets stipend:**

Stipendmidlene skal i første rekke fordeles til søkere som ønsker å kvalifisere seg innenfor felt som ledelse, personalforvaltning, regelverksforenkling,

økonomistyring og informasjonsteknologi. Men også andre fagområder kan komme i betraktning.

Midlene vil bli gitt i form av reisestipend/finansiering av studieopphold ved innenlandske og utenlandske læresteder og virksomheter, med inntil ett års varighet.

Senest 3 måneder etter avsluttet studium skal stipendiaten ha utarbeidet en rapport om studieoppholdet:

## **FAD: Nordisk tjenestemannsutveksling-stipend**

Med tjenestemannsutveksling menes at en tjenestemann fra et nordisk land i utdanningsøyemed gjør tjeneste i et annet nordisk land. Utvekslingsordningen er enveis, og kan ha en varighet av inntil 12 måneder.

Formålet med ordningen er å gi tjenestemenn i forvaltningen bedre kjennskap til administrasjon og lovgivning i de andre nordiske landene.

Det vil bli gitt et stipend på et fast beløp pr. måned i utvekslingstiden.

Rapport om erfaringene skal utarbeides innen 3 måneder etterat utvekslingen er avsluttet.

## **Nordisk Vegteknisk Forbund**

NVF tilbyr stipendier for studier av aktuelle spørsmål innen transportøkonomi, vegarbeidsdrift og vegtrafikk. Stipendiet kan også benyttes til studiereiser.

Valg av emne er opp til den enkelte søker. Rapport skal utarbeides etter studiets avslutning.

## **Statens kartverk**

Det stilles midler til rådighet for etterutdanning og spesialopplæring i kart- og oppmålingsfagene ved kurs, skoler, seminar, studiereiser osv.

Rapport fra opplæringen eller studiereisen må utarbeides.

Kvinner oppfordres til å søke.

---

Nå bør det også sies at det ikke er lett å komme i betraktning ved tildeling av stipend, men forsøker vi ikke, kommer vi hvertfall ikke med. Kriterier for å bli vurdert som aktuell kandidat står oppført i skrivene som blir sendt oss.

Generelt kan vi imidlertid si at stipendgiveren ønsker foruten personlige data opplysninger om utdannings- og erfaringsbakgrunn, i tillegg til nåværende arbeidsområde. Et studieprogram må legges ved, likeledes en spesifisering av beløpet man søker om.

Fristen for å søke om stipend er forskjellig for hvert av disse tilbudene. De vil imidlertid bli kunngjort gjennom Kontornytt eller på annen måte så snart vi får de tilsendt.

Har du spørsmål om denne ordningen, ta kontakt med Anne Hov på vegkontoret.



# Registrering av opplæringsbehov for 1989

Av Anne Hov

**Bakgrunnen for vårt arbeid med registrering av neste års opplæringsbehov er ikke like godt kjent av alle. Vi ønsker derfor å gi en innsikt i de retningslinjene vi jobber etter og de tankene vi har gjort oss i forbindelse med dette arbeidet.**

Hvert år foregår det en registrering av det behovet vi har for utvikling/etterutdanning/opplæring av personellet, for å kunne møte de krav som blir stilt til oss. For å kunne se hvilke oppgaver vi skal jobbe med fremover, er det nødvendig å ta utgangspunkt i NVVP og i fremtidige bemanningsplaner.

Vegdirektoratet har utarbeidet et notat om etatens opplæringspolicy som legges til grunn for opplæringsvirksomheten. De sier også noe om hvilke tiltak som skal prioriteres. Denne prioriteringen faller for 1988 og 1989 sammen med hva opplæringsutvalget hos oss ønsker å prioritere:

- Ny teknologi
- Opplæring/utdanning ved NTH
- Ledelsesutvikling
- EDB-opplæring
- Opplæringsbehov i biltilsynet

I tillegg kommer rene fagkurs, oppdatering av kunnskaper m.m.

Det er avdelingsledernes ansvar å søke å dyktiggjøre sine medarbeidere slik at de har den kompetanse som til enhver tid kreves. Samtidig bør den enkelte få oppleve utvikling og vekst gjennom sitt arbeid. Dette er gode forutsetninger for økt trivsel og produktivitet/kvalitet.



*EDB-opplæring bli fortsatt et prioritert tiltak.*

Den enkelte har også selv et ansvar for egen utvikling. Det er imidlertid etatens behov som legges til grunn ved prioritering av opplæringstiltakene.

I forbindelse med registreringsarbeidet er det ønskelig at alle tilsatte får være med i prosessen. Det bevisstgjør oss i dette arbeidet, og gir oss grunnlag for konstruktive tanker. Medarbeidersamtaler er et godt hjelpemiddel også i denne forbindelse, og bør brukes.

Under registreringsarbeidet bør også andre former for opplæring enn regulære kurs, vurderes. Vi kan nevne f.eks.:

- Arbeidsplassopplæring
- Hospitering
- Brevkurs
- Studieringer
- Kjøp av litteratur og kompendier
- Gruppesamlinger
- Opplæringsprogram på video
- Gruppeløsning av arbeidsoppgaver

I september/oktober hvert år skal opplæringsbehovene på

hver avdeling registreres. Det sendes ut materiell til hjelp i dette arbeidet, og skjema B skal brukes for registrering av den enkeltes behov, mens skjema A er en samleliste for avdelingen. Avdelingsleder foretar en prioritering.

Opplæringsansvarlige utarbeider en samlet oversikt over de innmeldte behov, og opplæringsutvalget foretar en vurdering av saken sist i november måned. Deres vurdering foreligger ledermøtet, og i desember behandler fellesmøtet saken. Her deltar også de tilsattes representanter.

Behovene for opplæring må nødvendigvis ses i sammenheng med de tildelte bevilgninger. Vanligvis er behovet for midler langt større enn de tildelte beløp, slik at en streng prioritering må foretas.

Den endelige oversikten over opplæringstiltak vil bli presentert i første utgave av Vestfolder'n på nyåret.



# Karl August Lysell 90 år

**Tidligere vegvokter Karl August Lysell i Borre rundet 90 år i fin stil 5. november. Lysell var ansatt i vegvesenet i 44 år. Han startet under vegsjef Johan Kristian Neumann Sundt i 1922 og gikk av til jul i 1966.**

**Fredag 4. november troppet vegsjefen opp med blomster og lykkeønskninger hjemme hos jubилanten. Lysell er fortsatt i full vigør og klarer seg stort sett selv. Han hogger ved og dyrker poteter og bruker sykkel flittig.**

De første fem årene i vegvesenet jobbet Lysell på Holmestrand-Nykirke-anlegget, bl.a. sammen med en annen av vegvesenets virkelige veteraner, Arnt Lien, som rundet 95 tidligere i høst. I 1927 ble Lysell vegvokter og hadde i første omgang strekningene Åsgårdsstrand-Borre og Ra-Undrumsdal å ta seg av. Ettersom tida gikk ble området stadig utvidet slik at han på slutten hadde nesten hele nåværende Borre kommune å ta seg av.

Vegvokertilværelsen var ingen dans på roser. Det var mye slit både sommer og vinter, og man måtte være parat til å rykke ut når det var behov for det. Brøytingen foregikk til å begynne med med fire eller til og med seks hester foran treplogen. Og plogen var uten trelemmer slik at det hele tiden var fare for at vegen føyka igjen like raskt som den ble ploget. Stådig vekk var det brøyting og måking. Sommersdag var vegvokteren jevnt og trutt på farten med sykkel sin med



*Karl August Lysell fylte 90 år 5. november. Vegsjefen møtte fram for å gratulere.*

spade og hakke bakpå. Stikkerrenner skulle holdes åpne, «vaskerbrett» fjernes og vegkanten holdes fri for vegetasjon. Det ble lange og harde turer for Lysell, og lønna var heller ikke all verden, 80-90 øre timen de første åra.

Det første faste dekket i Vestfold ble lagt i Lysells distrikt like før krigen. Det ble lagt betong i Gunnerudbrekka og brustein på strekningene Åsgårdsstrand-Kjær og Borre-Horten. Høsten 1943 ble vegarbeidere fra Vestfold sendt til Finnmark for å jobbe med snølemmer for at vegen skulle bli lettere å holde åpne. Lysell var blant karene som ble sendt nordover,

og han var i Finnmark fra september til jul dette året.

Den store utviklingen i vegvesenet har skjedd etter krigen. Da Lysell begynte i vegvesenet i 1922 hadde man bare få lastebiler. Og det var biler med kompakte jernhjul. Seinere kom det en del biler med en kubikk lasteevne, og siden ble de bare større og større.

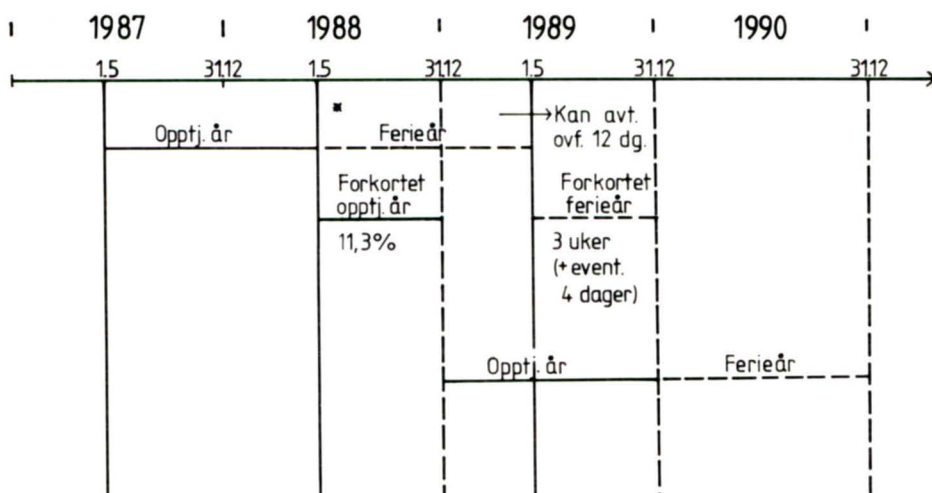
Karl Lysell er både far, bestefar, oldefar og tippoldefar (til tre), og på 90-årsdagen var store deler av familien samlet for å hylde jubилanten. «Vestfolder'n» stiller seg i gratulantenes rekke og ønsker den spreke vagveteranen mange gode og aktive år fremover!



# Ny ferielov – trer i kraft 1/1 1990

Av Eva Borge

Oversikt over opptjeningsår/ferieår etter gammel lov, overgangsregler, og frem til ny lov.



■ Ingen praktisk betydning for avvikling av inneværende ferieår.

Den nye ferieloven trer i kraft den 1/1 1990. Statens embets- og tjenestemenn er nå ført direkte inn under loven, slik at ferieloven dermed fra samme dato gjelder fullt ut også for de statsansatte. Når den nye loven trer i kraft skal ferieåret og det forutgående opptjeningsår følge kalenderåret. En slik omlegging vil medføre en forenkling av loven og praktiseringen av den. Vi vil komme tilbake med mer informasjon om innholdet i den nye loven senere.

## Overgangsregler

I forbindelse med omleggingen er det fastsatt overgangsregler fra 1/1 1988. Overgangsreglene gjelder først og fremst ferieavvikling og utbetaling av feriepenger 1989.

I overgangsperioden forkortes ett opptjeningsår og ett

ferieår. Det forkortede opptjeningsåret startet 1. mai 1988 og varer fram til 31. desember 1988. Denne lønnsinntekten skal gi grunnlaget for feriepenger til en ferie på 3 uker, dvs 15 virkedager (tillegg 4 virkedager for de over 60 år, i det forkortede ferieåret som er i perioden 1. mai til 31. desember 1989 (se skisse).

Det kan i denne overgangsfasen avtales overføring av inntil 12 virkedager ferie fra ferieåret 1. mai 1988 til 30. april 1989, dvs inneværende ferieår, til det forkortede ferieår 1. mai til 31. desember 1989. Det vil også kunne avtales at ferie for 1990 kan avvikles i det forkortede ferieår. Dersom man har lagt opp til 4 ukers ferie i denne perioden, vil det altså ikke være noe i veien for å få til det.

## PERSONALNYTT

### Tilsatt i 25 år:

John I. Askjersrud,  
anlegg, 8. desember.

### Fødselsdager

#### 50 år:

Bjarne Karlsen,  
maskinavd., 21. desember.

#### 65 år:

Willy Bøhler,  
7. november.

#### 70 år:

Robert Gunnarsen Blørstad,  
20. desember.

#### 90 år:

Karl August Lysell,  
5. november.

### Nye pensjonister:

Albert Nordbakk

### Vi ønsker velkommen:

Arild Vestbø, plan.  
Solveig K. Moen,  
tegnekontoret.  
Øystein Langdalen, plan.  
Tille E. Skogsrud,  
biltilsynet Horten.  
Leif Gjestad,  
biltilsynet Larvik.  
Dag Rune Christensen,  
praktikant anlegg.  
Sven Svensvig,  
elektriker vedlikehold.

### Endring i arbeidsområde:

Per Vaadal  
– administrasjonssjef.

### Nye lærlinger

Arve Kirkevold  
Geir Halvorsen  
Frode Øpstad  
Rikard Vassdal  
Knut A. Paulsen



*Vestfolder'n ønsker alle sine lesere en  
riktig god jul og et godt nytt år!*

