



Aktuell!!

# Vestfolder'n

Internt organ for Statens vegvesen Vestfolds ansatte



## Dataen funker!

De driftsansvarlige puster ut etter en hard vinter med store problemer på datasiden. Nå fungerer det meste som det skal. I dette nummeret av Vestfolder'n intervjuer vi Arnfinn Bentzen om problemene i vinter og datautviklingen generelt.

**Side 5**

## Mer om ADR



**Side 10 -11**

**Vegarbeiderforeningen 60 år,  
side 7 - 9**



Redaktør: Erik Thomassen

I redaksjonen:  
Jorun Sætre Bringaker

Utgitt av:  
Statens vegvesen Vestfold  
Postboks 323, 3101 Tønsberg

Redaksjonsråd:  
Anton Asbjørnrød,  
Tore Jan Hansen,  
Kåre Holtung,  
Trygve Larsen  
Johan Lepperød

Sats&lay-out:  
Statens vegvesen Vestfold

Opplag: 700

Trykk:  
ELO Grafisk, Larvik

## Redaktøren mener

### Mot tøffere tider?

"100 vegarbeidere på sørlandske ledige" kan man lese i vår historiske spalte "Det var i den ti`a det" i dette nummeret av Vestfold`n. Heldigvis er verden en annen i dag. I artikkelen om vegarbeiderforeningens seksti-årsjubileum kan vi lese at det ikke har vært oppsigelser i vegarbeidsdriften siden 1961.

Ser man framover er det likevel ikke sikkert at offentlig ansatte kan føle seg like trygge som før. Kravene skal

skjerpes. Privatiseringsforslagene lurer bakom annenhver busk.

Kanskje har det vært for trygt i offentlig sektor. Noen steder har man kanskje slumret inn i forvissningen om egen fortrefelighet. Og kanskje har systemet gjort det slik at vi har blitt mer opptatt av å gjøre tingene "riktig" enn å gjøre det effektivt?

Myndighetene skjerper nå sine krav til egne ansatte. Vi tror dette er sunt, selv om det kan være god grunn til å

stille spørsmålstegn ved måten det skjer på i enkelte sammenhenger.

Vi i Statens vegvesen mener vel stort sett at det står bra til med effektiviteten og konkurranseevnen hos oss. Jeg tror vi har god grunn til det. Kanskje er forholdene like gode i andre offentlige etater, hva vet vi? Det som imidlertid er helt klart er at privatiseringssignalene bør få oss til å se nærmere på hvordan vi dokumenterer og informerer om måten vi driver virksomheten på.

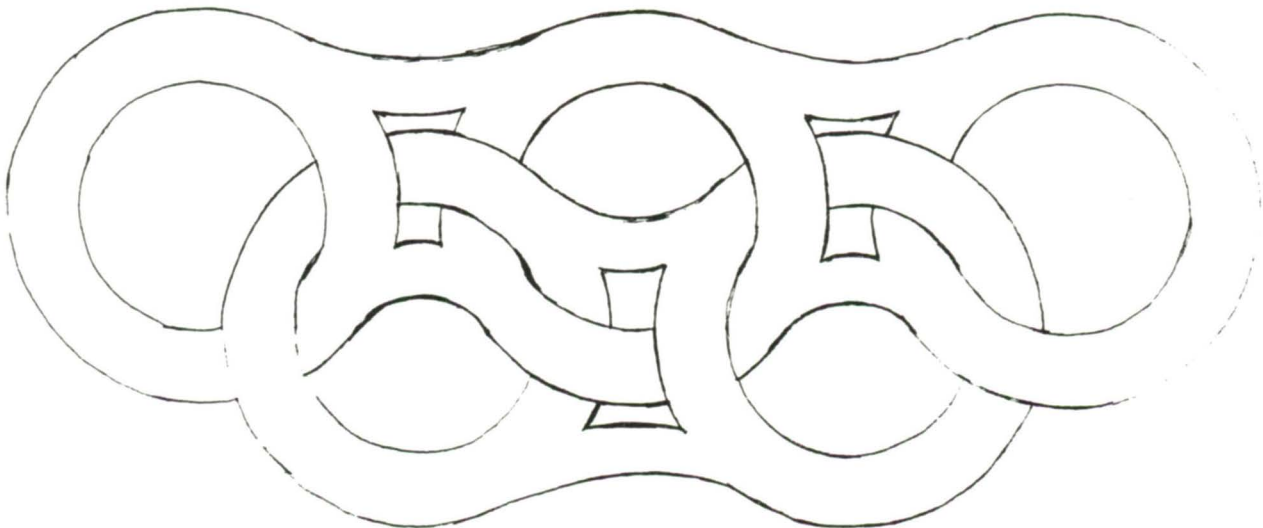
## Olympisk prestisjeprosjekt

Bare fire små år gjenstår til de olympiske vinterleker på Lillehammer skal arrangeres og Norge får århundrets sjanse til å markere seg i verdenssammenheng. I vegetaten har en komite allerede lenge vært i arbeid med hvordan vi skal markere oss i OL-sammenheng. Resultatet

foreligger nå. Og siden våre rundkjøringseksperter i Kremmerhusblokkens 7. etasje har hatt en finger med i spillet, var det vel ikke annet å vente enn dette.

Statens vegvesen tar sikte på å vise verden at intet sted er man kommet så langt i arbeidet med å tilpasse

rundkjøringer til alle formål. Denne revolusjonerende kreasjonen skal bygges i fire felt og med planfrie løsninger på Stamplesletta i Lillehammer og kommer uten tvil til å bli en turistattraksjon også lenge etter at olympierne har forlatt mjøsbyen for godt.



---

# Odd Arntzen og maskinavdelingens konkurransevne: Regnestykket må baseres på driftsregnskapet



*Gunnar Eriksen imøtegår i denne artikkelen Odd Arntzens utspill om maskinavdelingens konkurransevne i forrige nummer..*

I siste nummer av Vestfolder'n hadde Odd Arntzen et innlegg om maskinavdelingens konkurransevne. La meg først si at det er fint at vi kan sette hverandres resultater under lupen og få en debatt. Dette gjør oss til en levende etat. Når regnestykket til Arntzen lider av til dels store feil, er det likevel på sin plass å korrigere det.

---

av Gunnar Eriksen

---

1. Regnestykket må baseres på det faktiske resultatregnskap og ikke på de forventede kostnader. De priser Arntzen opererer med er riktige nok, men når vedlikeholdets lastebiler i 1989 hadde et regnskapsmessig overskudd på kr. 664.000 fordelt på 13 979 produksjonstimer, betyr dette at den reelle timeprisen ligger kr. 47,50 under de priser Arntzen opererer med i sin oppstilling. Hele overskuddet er

tilbakeført vedlikeholdsavdelingen ved årets slutt. Dette er fullstendig glemt i Arntzens oppsett. Tas dette med og sammenlignes med prisene for faktisk innleide private biler i samme prisgruppe, viser regnestykket at vi har tjent kr. 25.000,- på å ha egne biler framfor innleie.

2. Lastebilenes konkurransevne vil variere over tid avhengig av markedet vi har rundt oss. En av hovedgrunnene for å ha egne biler er at de er prissettende for markedet. Den dagen vi ikke har egne biler tror jeg prisene på innleide maskiner vil stige.

3. Vedlikeholdets bilpark er også motivert ut fra vinterberedskap. Med masse spesialutstyr som kraner, hydraulikkopplegg, store motorer osv. blir bilene dyre i innkjøp og ikke egnet til massetransportoppgaver. Senker vi kravene vil timeprisene også bli

lavere.

4. Våre biler er meget fleksible. Eget samband og diverse utstyr gjør dem skikket til ethvert oppdrag. Kranbil til 300 kroner timen har det etter min erfaring ofte vært 1-2 dagers bestillingstid på. Er vedlikeholdet tjent med det?

5. Maskinavdelingen er avhengig av et godt samarbeid med øvrige avdelinger for at vi i fellesskap skal vise at offentlig drift kan være like bra som privat. Enda bedre samarbeid, reduksjon i kostnader, bedre utnyttelse, lavere fellesutgifter og lønnsutgifter, økonomitenking ved anskaffelser osv., er alt sammen viktige elementer for å vise at Statens vegvesen skal ha egen maskinpark. La oss fortsatt stå sammen om dette, så vil vi se at vi har det beste utgangspunkt for å lykkes i våre felles mål og ønsker.

### Statens vegvesen må kunne kommunisere med omgivelsene

Ingen i Statens vegvesen Vestfold kan ha unngått å registrere den nye store satsingen på etatsinformasjon som vi nå har satt i gang. Enten man er privatperson, bedrift eller offentlig virksomhet så trenger man å kunne kommunisere med omgivelsene. Jeg tror de fleste synes det er lettere å snakke med noen man "kjenner", noen man vet har rett kunnskap om en og som har positive holdninger. Statens vegvesen må få fram hva vi står for, verdisyn, faglige kvaliteter og motivene for å ville gjøre en samfunnsnyttig innsats. Men her har vi fortsatt en jobb å gjøre, det viste intervju-undersøkelsen som ble presentert i forrige nummer av Vestfoldern. Selv om mange er positive til oss, er gruppen som er negativ for stor til at vi kan si oss fornøyd.

Det er et ordtak som sier "Kjenn deg selv - spør aldri andre om hvem du er". Det er viktig å kjenne seg selv, men for oss er det likevel ikke tilstrekkelig. Det er og blir kamp om samfunnets midler til mange gode formål. Skal vi nå fram overfor bevilgende myndigheter med våre samfunnsnyttige formål, må vi fortelle hva vi duger til og stå fram som det beste alternativ når det gjelder forvaltning av midler til veg- og vegtrafikkformål.

For å nå fram er det viktig at vi selv er objektive og sannferdige. Vi trenger ikke store ord og selvforherligelse - vi har kvaliteter å fremføre som står på egne ben. Det er dessuten viktig å understreke at Statens vegvesen ikke alltid kan gjøre alle til lags. Vi har et helhetsansvar å ivareta, og det må vi få forklart folk. Jeg skulle ønske vi kunne lykkes like godt som IKEA. Den som har vært i varehusene deres vet at IKEA er et mas. Noen kjører vognen inn i knehasene dine bilen din bulkes, det er kaos og umulig å finne det du skal ha. Men folk liker det lell - og benytter seg av tjenestene deres. De godtar at ulempene ved IKEA er nødvendig for at fordelene skal oppnås.

En side til ved problemstillingen "hva andre vet om deg og hva de burde vite" er at det er helt avgjørende for hver enkelt ansatt at vi føler oss nyttige og føler en viss anseelse og respekt. Dette er grunnleggende arbeidspsykologi, men også aktuelle problemstillinger i vår situasjon. I veldig stor grad formes det inntrykket folk har av oss av hva andre sier og mener om våre prosjekter. Positive tilbakemeldinger er også vi avhengig av. Men dessverre er det ofte slik at de som er fornøyd vanligvis holder dette for seg selv, mens de som er misfornøyd melder klart fra om dette.

Informasjonskampanjen vi nå er i gang med handler om å komme på offensiven i forhold til det bildet opinionen har av oss. Vi må selv i langt større grad enn før være med på å forme dette dersom bildet skal bli helhetlig og sannferdig.

Per Vaadal

### Vegvesenet og Trygg Trafikk satser på nærradio

4. mai starter prøvesendingene med et eget "Trafikkhjørne" på Radio Sjøboden i Tønsberg. Programmene vil også bli sendt over nærradiostasjoner i Larvik, Sandefjord og Horten. Når sendingene kommer i gang her er foreløpig ikke helt klart. Stort sett vil trafiksikkerhet bli det sentrale temaet i programmene, men det vil også bli åpnet for mulighetene med å komme med informasjon som har med andre sider av Vegvesenets virksomhet å gjøre.

Programmene vil være 15 minutter lange og på Radio Sjøboden vil de bli sendt hver fredag kl. 1215 med reprise hver søndag kveld kl 2145. Bak programmene står vegvesenet og Trygg Trafikk, men man vil også trekke på andre krefter, f.eks. politiet, når dette er naturlig.

Tema i program 1 er "Trafiksikkerhet - hva er det?" I ukene som kommer vil man så ta opp kjøring i rundkjøringer, dagen derpå-promille, sykkelhjelmsykelbruk, bilmodellenes tekniske sikkerhet, kjøring med campingvogn eller tilhenger, sikring av barn i bil og på åpningsdagen for nye E 18 i Sem, 29. juni, vil naturligvis dette bli markert også i "Trafikkhjørnet".

Bak sendingene står det en redaksjonsgruppe som består av Ingrid Borud fra Trygg Trafikk, Aage H. Carlsen fra Trafikkseksjonen på Planavdelingen, Sigmund Riis og Rolf M. Hagen fra Biltilsynsavdelingen og Erik Thomassen fra info. Dersom du har ønsker eller forslag til saker som kan tas opp i programmene kan du ta kontakt med et av medlemmene i redaksjonsgruppen.

ET

# Hard vinter for EDB-folkene

- Anlegget går bra nå, sier Arnfinn Bentzen. Roen er gjenvunnet, og det kan være tid for å rekapitulere hva som egentlig skjedde de første månedene av det nye ti-året da ekspertene fra Norsk Data virret i gangene på vegkontoret og frustrerte kontorfolk stønnet over et data-anlegg som presterte de merkeligste ting eller ikke presterte noe i det hele tatt.

av Erik Thomassen

- Vi valgte et tidspunkt for utskiftingen av "Pluto" som i utgangspunktet skulle være gunstig, sier Arnfinn. Men i realiteten ble det ikke så gunstig likevel. ND hadde leveringsproblemer, vanntrykket ga problemer med kjølinga. Samtidig som SDS hadde problemer med Autosys som vi ikke visste om på forhånd, og vi fikk en del hard-ware-feil på linjeutstyret som TBK er leverandør på. Til alt overmål røyk "kommunikasjonsbitene" på maskinene akkurat da.

- Til tider var det det totale kaos, sier Arnfinn og medgir at både han og de andre driftsansvarlige hadde en vond periode akkurat da. Man merket selvfølgelig trykket fra frustrerte brukere, hvorav mange følte seg tilsidesatt og nedprioritert. - Og den følelsen var velbegrunnet, sier Arnfinn. Vi har noen systemer som er viktigere enn andre. Dette er Autosys, PBR-systemene (regnskap) og vegtekniske program som f.eks. VIPS. Disse fikk prioritet når vi hadde noe maskinkapasitet å tilby.

- Enkelte har hevdet at data-anlegget vårt i alt for stor grad blir brukt til "avanserte skrivemaskiner", d.v.s. at det stort sett blir tekstbehandling det blir benyttet til?

- Den som tror det dreier seg om avanserte skrivemaskiner ser bare på antallet terminaler og ikke på hvordan



Arnfinn Bentzen er EDB-konsulent på vegkontoret. De første månedene av det nye året var en tøff tid for alle som var avhengig av eller jobbet med EDB i etaten. Nå fungerer imidlertid alt som skal.

maskinene blir utnyttet. Det er Autosys, PBR og VIPS som opptar det meste av kapasiteten på maskinene og som rettferdiggjør investeringene vi har gjort.

- Mange etterlyser gevensten av EDB-satsingen. Finnes den?

- Jeg er jo programforpliktet til å svare ja, sier Arnfinn, men legger til at han er overbevist om at kvaliteten på en del av produktene våre er blitt betydelig bedre. Dette gjelder både på regnskapssiden og ikke minst i selve vegplanleggingen hvor moderne EDB-verktøy kan gi riktigere linjevalg og bedre massebalanse. Og hvor ville vi ha vært om ti år om vi ikke hadde kunnet tilby våre ansatte et slikt verktøy?, spør Arnfinn.

- Men er ikke dette en litt defensiv begrunnelse?

- Det er kanskje det, men årsaken er også at det er vanskelig å kvantifisere de økonomiske gevinstene EDB-in-

vesteringene gir. Beregninger er gjort, men det blir ofte bare snakk om kvalifisert tipping.

- Hvor går utviklingen videre nå?

- Utviklingen går nok mot nettverkløsninger med arbeidsstasjoner (eller pc-er) koplet mot minimaskiner. PC-er er imidlertid veldig arbeidskrevende for de som skal vedlikeholde og oppdatere programvaren. Derfor er "client-server"-løsninger mest aktuelt i dag. Det vil si at programvaren lagres på en "server" på minimaskinen. Det kan da opereres med disk-løse pc-er i nettverket.

En av de tingene Arnfinn frykter er en utvikling mot et pc-velde hvor alle sitter med ulik programvare og hvor alt må vedlikeholdes separat. Mulighetene til informasjonsoverføring blir små og ressursene blir dårlig utnyttet.

- Vi må dra sammen i en retning også på EDB-området sier Arnfinn, bare da kan vi få en god ressursutnyttning også på dette området.

---

---

# Møte i pensjonistforeningen

Dannevig kunne denne gangen ønske ca. 25 fremmøtte velkommen til møtet på Ås vegstasjon den 19. april.

Mary Kristensen, som er kontaktperson for det museale arbeidet i Statens vegvesen Vestfold, fortalte om hva som er utrettet hittil og om arbeidet fremover. Vegvesenet har bl.a. fått et interessant samarbeid med Hedrum historielag vedrørende et prosjekt nede ved Bommestad. Her er det planer om et lite "vegmuseum" ute i naturen på ca. 1, 5 - 2 km<sup>2</sup>. Hun fortalte videre om det nystartede historielaget som har planer om å legge neste møte - 22. mai - nettopp til dette området, som en historisk vandring.

Historielaget ble stiftet 20. mars i år som det første i vegvesenet her i landet. Mary anbefalte pensjonistene å melde seg som medlemmer, de har mye å bidra med. Det legges opp til 3-4 møter i året. Mary fortalte også fra et besøk på Hordaland vegkontor, der pensjonistene har fått et eget rom på vegkontoret, "Pensjonisten". Der kan de treffes når som helst til en prat eller hobbyvirksomhet. "Noe for oss når vi får bedre plass?", spurte hun.

Da Lepperød var forhindret fra å delta, fikk pensjonistene i stedet hilse på Tore Kaurin, den nye ass. vegsjefen. Han informerte greit om arbeider som er i gang og planene

fremover. Pensjonistene setter tydelig pris på informasjon, noe responsen tydelig viste. Pensjonistene ga uttrykk for sine meninger om vegtrasevalg, standard og vegtrafikk generelt.

Dannevig takket Mary og Tore for innleggene.

Roland Larsen fremkastet tanken om en mer aktiv pensjonistforening, hvor pensjonistene kunne få anledning til å dyrke forskjellige aktiviteter og ta opp emner som spesielt berører dem. Dette vil bli gjenstand for nærmere vurdering ved at det foretas en kartlegging av pensjonistenes behov og ønsker.

Som seg hør og bør var det tid til kaffe og en god prat. Det ble også orientert om pensjonistturen som blir den 14. juni.

Turen skal gå til Nevlunghavn, Rugtvedt vegstasjon i Bamble og Vindfjelltunet.

Dannevig avsluttet med å ønske alle vel møtt til turen og riktig god sommer, noe undertegnede vil slutte seg til.

Annlaug Wold (ref.)

---

*-Det var i den ti`a det..*

*På Vestfoldveger for 50 år siden*

Fra Vestfold Arbeiderblad 9. mai 1940

Mai 1940

## 100 VEIARBEIDERE PÅ SØRLANDSKE LEDIGE

Det skyldes et 5 km. betong-  
dekke gjennom Undrumsdal  
som ikke blir lagt i år.

Statsbevilgningene er tøyd så langt at folk heller ikke kan få feriepengene foreløpig.

-Det var, sier overing Thor Larsen til Vestfold Arbeiderblad, meninga at vi i sommer skulle lagt betongdekke på en fem km lang strekning gjennom Undrumsdal fra Knudstad og nordover. ... Vi hadde også ordnet oss slik md kontraktøren at vi skulle få forskuttert 40000 kr. til steinpukking. Da denne situasjonen kom skulle vi akkurat ta ut disse pengene, men så fikk vi beskjed fra veidirektøren om at veidekket ikke kunne bli lagt i år, og kontrakta med Dalen ble oppsagt. Og dermed røk alle våre arbeidsplaner overende, sier overingeniøren, med et sukk. Meninga var at vi først skulle brukt folka våre til steinpukking, og så om ei ukes tid kunne vi gått i gang med dekket, og en stor del av dem hadde da fått arbeid t. juli da vi hadde fått nye penger.



# Vestfold vegarbeiderforening

## 60 år

av Jorun Sætre Bringaker

Fredag 20. april 1990 ble det arrangert jubileumsfest på Flykafeen. Alle medlemmer med følge var innbudt. Det var dekket til 116 personer og det ble servert nydelig koldtbord.

### Litt historikk

Vestfold Vegarbeiderforening ble stiftet 12. april 1930. Siden den gang har det bare blitt avholdt en jubileumsfest, og det var 20-års jubileet på Haugar i Høyjord den 22. april 1950. "År 1930 - Sem den 12/4 avholdtes møte med Vestfold fylkesveg-vedlikeholdsarbeidere. Møtet ble holdt hos Nils Nikolaisen, Sem. Det var fremmødt 6 arbeidere. Møtet besluttet enstemmig at stifte forening i tilslutning til Norsk Skog og Landarbeiderforbund."

Første formann ble Nils Nikolaisen. Navnet ble bestemt å være Vedlikeholdsarbeidernes forening Vestfold. Grunnen til at de gikk inn i Skog- og Landarbeiderforbundet sier gamle protokoller ikke noe om. Det hadde kanskje noe med at mange vegarbeidere drev gårds- og skogsbruk kombinert med vegarbeid. Norsk Arbeidsmandsforbund, som de er tilknyttet i dag, hadde eksistert i 35 år den gangen. På et møte 14. februar 1931 kom det forslag om overgang til Norsk Arbeidsmandsforbund, men det fikk ikke flertall. Forslaget ble tatt opp på nytt 5. desember 1931 og ble da vedtatt. Foreningen fikk da det navnet som den har i dag.

Av hendelser som vi kan smile av i dag, kan nevnes at det i 1935 ble bestemt å kjøpe veske til formannen, og pengeskrin til kassereren. Tidligere hadde formannen hatt papirene i en pakke og kassereren pengene i bukse-lomma.

Under krigen holdt de foreningen så vidt i gang med kanskje 1 styremøte og 1 medlemsmøte de fleste av årene. "Ingen glemmer den stemningen som var på møtet 28. juli 1945." - Og det kan vi godt tenke oss.

1. mai 1954 ble fanen tatt i bruk for første gang. I forbindelse med innsatsen med å skaffe fane ble Amund Engelstad nevnt.

I dag vet vi at det er kun 1 vegarbeiderforening i Vestfold. Det har ikke alltid vært slik. I februar 1932 ble Løve Vegarbeiderforening stiftet og i 1935 ble denne utvidet og fikk navnet Søndre Vestfold Vegarbeiderforening. I februar 1965 ble den innlemmet i Vestfold Vegarbeiderforening. Nordre Vestfold Vegarbeiderforening ble innlemmet januar 1963. Det har også vært foreninger eller klubber i Svelvik og Lågendalen.

I perioden fra 1930 til ca. 1960 ble det meste av vegarbeidet utført om sommeren. Folk ble da sagt opp om høsten og måtte finne på noe annet om vinteren. Fra ca. 1961 og fram til i dag har ingen vegarbeidere blitt oppsagt, så vidt en vet.



Vegarbeidere fra 1931: (f.v.): Oskar Højjord, Thomas Karlsen, Johan Marthinussen, Ragnar Ræd, Johan Karlsen og Martin Kristiansen.

Første del av 50 åra var en meget aktiv tid for vegarbeiderforeningen. Det var mange møter om akkordpriser. I et referat fra et halvårsmøte i 1953 kan vi ta fram følgende: "Ved det hyggelige dekkede bord, kom de medbrakte damer og smørbrød til sin fulle rett. Særlig av smørbrød, var det rikelig, men også damene var deilige. Dansen gikk helt fra solen gikk ned, og til den kom opp igjen."

Av saker som var aktuelle fra 1945 og fram til 1960-årene var transport av folk til og fra arbeidsstedet. Da var det vanlig å frakte folk i en løs trehytte - eller en stor kasse med små vinduer og 1 dør - som var plassert bak på lastebilen. Denne kassa ble tatt av planen om dagen. En annen sak som ble diskutert mye var førerhus på høvlene. På slutten av 1952 fikk de 2 første høvlene påsatt førerhus.

På årsmøte 1972 ble det stemt over forslag om å gå sammen i en storavdeling med Østfold, og det fikk et klart flertall. Kort tid etter ble det en realitet. Vestfold var da siste fylke som sluttet seg til en storavdeling under Norsk Arbeidsmandsforbund.

De siste 20 årene har vegvesenets egen maskindrift og forholdene/ vilkårene til den vært hovedtema i mange møter og kaffepauser. Det er vel kanskje ikke så rart, mange av arbeidsplassene er direkte eller indirekte knyttet til maskindriften.

Vestfold Vegarbeiderforening har i dag 135 medlemmer som er i aktiv tjenste - i tillegg er det ca. 100 pensjonister.

I de 60 år som foreningen har bestått, har det foregått en stor teknisk utvikling av arbeidsmåter og ikke minst av utstyr. Vi kan nevne utviklingen av "brakkestandard" fra 1930 og til 1940. Det begynte med at vegarbeidere som hadde for lang veg å sykle hjem, måtte tigge, eller leie seg inn i høylaer o.l. på gårdene bortover. De bygde seg ofte granbarhytter der de spiste. Etterhvert fikk de noen trebrakker. Så begynte de å stille krav til standarden på brakkene. Ett av de



Vegsjefen overrakte foreningen et flott bilde med vegarbeidere fra Sørlandske i 1931.

første krava var at de skulle ha høvlabord å sitte på. Det står ikke noe om hvorfor, men en kan jo tenke seg grunnen.

Hvis det er noen som vil vite mer om Vestfold Vegarbeiderforenings histo-

re, kan de ta kontakt med leder Øyvind Myhre eller Hans Thv. Kittelsen.

Styret består i dag av: Leder Øyvind Myhre, nestleder Hans Thv. Kittelsen, sekretær Bjørn Sørлие, styremedlemmer Allan Kristiansen, Sverre Larsen, Andre Revaa og Ragnar Solum.

## Vellykket jubileumsfest

Øyvind Myhre innledet med å ønske alle hjertelig velkommen. Pensjonistene ble spesielt nevnt. Deretter ønsket han de innbudte gjestene velkommen. Det var vegsjef Johan Lepperød med frue, nestformann Arnfinn Nilsen fra Norsk Arbeidsmandsforbund med frue og forretningsføreren avd. 11 Wenche Iversen med mann.

Myhre håpet at dette vil bli en fin markering av et 60 års jubileum. Han gravde også litt i historien. Det kommer en vel ikke utenom ved en slik anledning. En organisasjon spiller en viktig rolle på en så stor arbeidsplass som Statens Vegvesen. Samarbeidet mellom de organisasjonene som er representert i en etat som denne er viktig. Øyvind Myhre påpekte samtidig at vi burde bli flinkere på det området.

Kåre Holtung var kveldens toastmaster og gjorde en glimrende jobb. Stemningen steg og smilene kom fram da han dro noen festlige historier fra tidligere tider. Noen av historiene var som seg hør og bør for en vegarbeider - litt på kanten. De gikk rett hjem hos alle de feststemte og litt spente personene rundt bordene.

Ingen jubileumsfest uten en jubileumsberetning. Den var forfattet og ble fremført av Hans Thv. Kittelsen. Beretningen inneholdt både alvor og skjemt. Det hadde vært tunge møter - og noen alldeles vidunderlige møter/fester.

Arnfinn Nilsen fra Norsk Arbeidsmandsforbund overrakte gave fra forbundet. Det var en fin klubbe med inskripsjon på.





Vegsjef Johan Lepperød hadde fått det ærefulle oppdraget å takke for maten, noe han nesten glemte i sin iver over å gratulere jubelanten. Han takket for fin innsats som det absolutt står stor respekt av. Som gave fra Statens vegvesen Vestfold hadde han med seg et flott innrammet bilde av gamle vegarbeidere. Noen kjente også igjen de som var avbildet. Lepperød hadde også med seg Statens vegvesen Vestfolds jubileumsskrift "Veger i Vekst" og boken "Vegen og Samfunnet" som gave til foreningen. Han nevnte det fine arbeidsmiljøet og påpekte at det måtte de ta vare på. Mytene fra gamle dager er på veg ut.

Nå er det snakk om store utfordringer når det gjelder konkurranse og privatisering. Tidene har forandret seg og vil sikkert gjøre det i den nærmeste framtid også. Lepperød sa at vår etat stiller godt rustet til de store utford-

*Mange av pensjonistene hygget seg også på festen. På bildet Åge Kjeldås m/frue og Kristian Engelstad m/frue.*

ringer som nå kommer - vi må følge med i utviklingen.

Han nevnte også de samtaler han hadde hatt med pensjonistene. Disse samtalen mente han var verdifulle. Hvis det er noen som kan fortelle om gamle dager, så er det pensjonistene. Han nevnte f.eks. historier han hadde hørt om diverse sykkelturner fra Våle til arbeidsplasser rundt om i fylket. Lepperød takket til slutt for godt

samarbeid i tiden som har gått og håpet at samarbeidet ville bli like godt i framtiden.

Etter å ha sittet ved bordet en god stund var det tid for å strekke litt på beina mens det ble ryddet plass til dans. Det var orkesteret Roulette som stod for den delen av festen. De spilte god og lett dansemusikk fram til ca. kl. 02.00.

Stemningen var god og folk koste seg. Særlig la vi merke til at pensjonistene var aktive både på dansegulvet og i samtalen som gikk rundt bordene. De syntes det var artig å prate med tidligere arbeidskamerater og bli kjent med de som jobber der i dag.

Det som også var positivt ved et slikt arrangement var at aldersspredningen var så stor, fra den eldste pensjonisten til den yngste lærlingen. Muligheten var også til stede for å bli kjent med arbeidskamerater fra andre deler av fylket. De respektive fikk også sjansen til å hilse på og kanskje bli mer kjent med Vegvesenet, foreningen og de nærmeste arbeidskollegaene.

Til slutt kan nevnes at det ble en meget vellykket jubileumsfest - det tror jeg at alle kan være enige om.



# ADR - nye regler for transport av farlig gods Hva blir konsekvensen for oss?

I Vestfolder'n nr. 3/90 informerte jeg litt om bakgrunnen for innføring av nye forskrifter om transport av farlig gods på veg, de såkalte ADR reglene. Videre ble det informert om generelle regler. Denne gang tar jeg for meg spesielle regler som har betydning for Statens vegvesen Vestfold.

Om man tar for seg vegvesenets vanligste transportert som omfattes av de nye reglene, gjelder det først og fremst dynamitt og annet sprengstoff samt brannfarlige væsker (maling og penetreringsoljer er klassifisert i.h.t ADR reglene). Det er anleggsavd. og vedlikeholdsavd. som er mest berørt og til en viss grad også maskinavd. som foretar innkjøp, reparasjoner og ombygging av kjøretøyene samt opplæring av sjåførene

av Stein Erichsrud

For transport i kl. 1 (eksplosive stoffer og gjenstander) kan man dele opp kjøretøyene i 3 kategorier, nemlig **bensindrevne kjøretøyer**, **dieseldrevne kjøretøyer** med totalvekt inntil 3500 kg, og **dieseldrevne kjøretøyer** med totalvekt over 3500 kg. For alle disse kjøretøyene gjelder en såkalt frimargin på 50 kg. netto sprengstoff og inntil 100 tennere om disse er plassert minst 1 m fra hverandre. For transport inntil frimarginen gjelder ikke de tekniske og utstyrsmessige krav til kjøretøyene.

**Bensindrevne kjøretøyer** kan transportere maksimalt 50 kg. sprengstoff og eventuelt inntil 100 tennere om avstandskravet på 1 m er oppfylt. Det er ikke spesielle krav til kjøretøyene og dets utstyr. Fraktbrev skal imidlertid være utfylt i.h.t ADR reglene og følge transporten (alt over 5 kg. sprengstoff).

**Dieseldrevne kjøretøyer med totalvekt inntil 3500 kg.** Disse kjøretøyene kan transportere inntil nyttelast, men bare dersom spesielle vilkår er oppfylt. Det er ikke krav om at kjøretøyet skal være spesielt godkjent av biltilsynet, men det er samme utstyrskrav, tekniske krav til kjøretøyet, merking av kjøretøyet og transportdokumenter som for kjøretøyer over 3500 kg. For samlastning på kjøretøyer under 3500 kg. er grensen 500 kg. sprengstoff og inntil 1000 tennere i egen spesiell kasse, om avstanden er minst 1 m.

**Dieseldrevne kjøretøyer med totalvekt over 3500 kg.** Disse skal være godkjent av biltilsynet og ha gyldig godkjenningssbevis. Eldre kjøretøyer med "gammelt" godkjenningssbevis kan fortsatt godkjennes for transport opp til 6000 kg. sprengstoff, mens kjøretøyer som skal førstegangsgodkjennes kan godkjennes for transport inntil 15000 kg. Kjøretøyer med "gammelt" godkjenningssbevis kan også bygges om for transport inntil

15000 kg. men da må de tilfredsstillende alle dagens kjøretøytekniske krav.

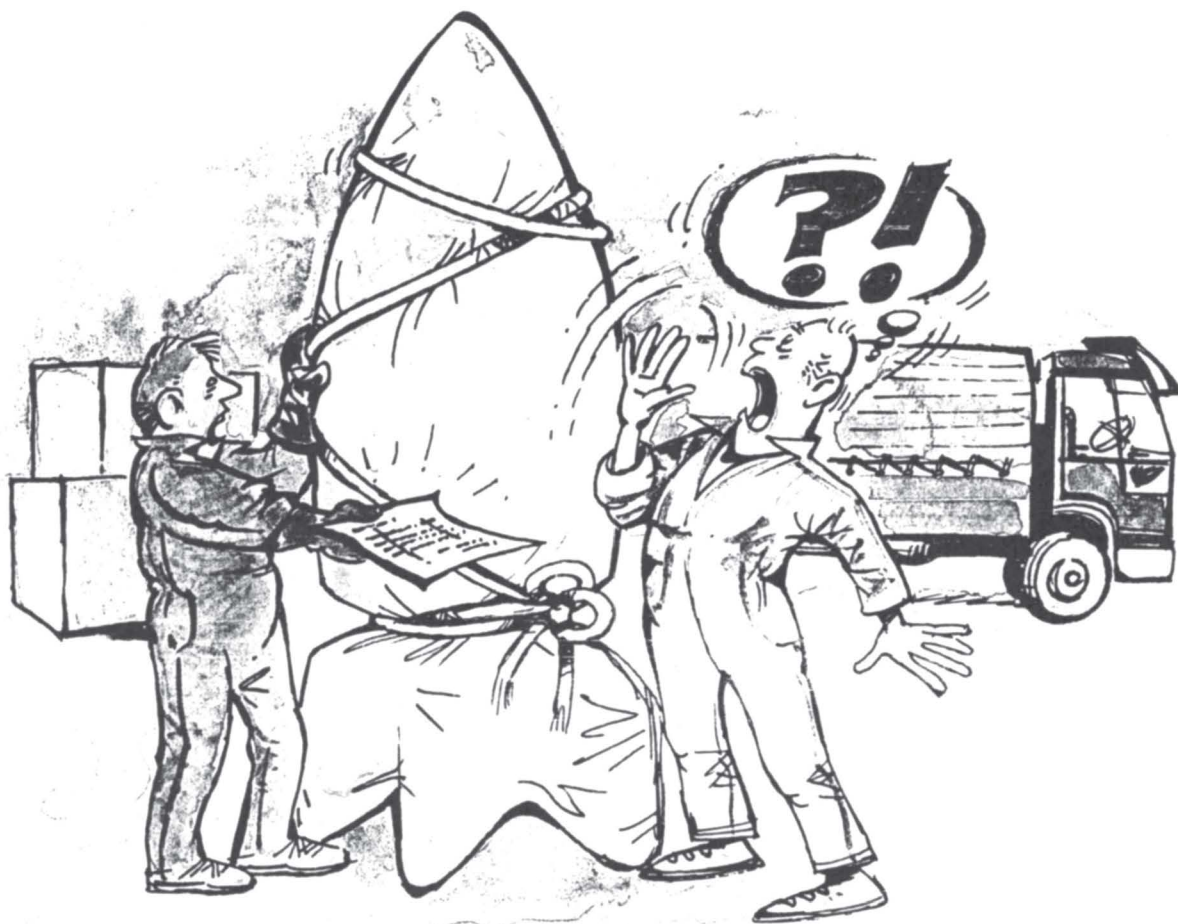
**Krav til kjøretøy og utstyr som skal transportere sprengstoff mer enn frimarginen (50 kg.)** Disse kravene gjelder altså dieseldrevne kjøretøyer både over og under 3500 kg. (Visse kjøretøytekniske unntak for kjøretøyer med "gammelt" godkjenningssbevis). Kjøretøyene skal være lukket, dvs med skap eller plan med lemmer og kapell, presenningen skal i såfall være tungt brennbar og tilfredsstillende en spesiell testnorm. Videre skal presenningen ha en overlapping på karmen og baklem på minst 20 cm. I underkant skal den være utstyrt med strammeanordning som skal ende i "ører" slik at den skal kunne låses/ plomberes. Lastekassen skal være av ikke brennbart materiale, det samme gjelder for karmene. Dersom lastekasse/karmen er av stål skal de innvendig være dekket av en min. 12 mm vannfast finer. Eksosoppvarmet lastekasse er ikke tillatt. Kjøretøyer med lasteplan og glassfibertopp tilfredstiller ikke kravene.

Det er videre satt strengere krav til det elektriske utstyret med hensyn til godkjent hovedbryter som skal kunne manøvreres både innenfra og utenfra kjøretøyet. Ledningsnett skal være ekstra beskyttet og ligge i sømløse rustfrie rør (evt. plastrør) m. m. Dvs. at elektrisk utstyr skal oppfylle marg nr. 220 000 i ADR forskriftene. Det vurderes imidlertid unntak fra kravet til elektrisk utstyr på kjøretøyer under 3500 kg. Dersom kupevarmer er montert skal den være dieseldrevet og spesielt godkjent av DBE.

Kjøretøyene skal foran og bak være merket med orange rektangulære skilter. I tillegg skal de på siden og bak være merket med fareseddel nr. 1 eller nr. 1.4. På mindre varebiler/pick-up o.l. tillates fare-seddel som magnetskilt. Det er altså ikke lenger tillatt med røde flagg og gult skilt med teksten "Eksplosiv vare". (miltære kjøretøyer og transportert er unntatt fra reglene, så de kan fortsatt benytte seg av flagg og skilt).

Av "løst" utstyr kreves det 2 stoppeklosser, 2 batteridrevne gule varsellykter, verktøysett for nødreparasjoner (original verktøy-mappe er tilstrekkelig) samt brannslukkere. 1 stk. 2 kg's lett tilgjengelig i førerhuset og 1 stk. utvendig i kasse på siden eller bak for slukking av eventuell brann i lasten. For kjøretøyer under 3500 kg. er det tilstrekkelig med et 2 kg's apparat utvendig, mens det for kjøretøyer over 3500 kg. er nødvendig med et 6 kg's apparat.

Fraktbrev kreves for alle transportert av farlig gods (over 5 kg) og



dette skal være utfylt i.h.t ADR reglene. Videre er det for ovennevnte kjøretøyer krav på transportuhellskort som skal være lett tilgjengelig i førerhytta.

For sjåfører av kjøretøyer som transporterer sprengstoff vil det fra 1. januar 1992 bli krav til kompetansebevis. Ovennevnte krav gjelder også på anleggsområde så langt dette er praktisk mulig. Det er røykeforbud og ikke tillatt å ta med passasjerer (haikere o.l.). Hjelpemann er fortsatt tillatt.

I.h.t ovennevnte er det klart at alle vegvesenets kjøretøyer og sjåfører ikke kan oppfylle kravene, men Statens vegvesen er ikke unntatt fra reglene, så det er vegsjefen som er ansvarlige for at det legges tilrette slik at reglene kan bli fulgt. Nå er det lagt opp til en "myk" overgang og biltilsynet holder en lav profil når det gjelder sanksjoner og legger mere opp til informasjon enn anmeldelser ved sine kontroller. Statens vegvesen bør imidlertid gå foran med godt eksempel å prøve å tillemppe reglene best mulig. Det er også viktig at man gjør en analyse over behov for kjøretøyer og transporter. Om man anpasser transporter og samordner, behøver ikke behovet for kjøretøyer som oppfyller kravene å være så store. Det er antydnet at behovet er 1 mindre kjøretøy i hvert vedlikeholdsområde og 2 store for anleggsavd. En samordning med leverandører av sprengstoff synes også nødvendig, slik at visse leveranser kan skje direkte til anleggene. Når det gjelder enhetlige fraktbrev og transportuhellskort har bl.a Dyno Industrier trykt opp slike og de kan leveres i blokker.

Når det gjelder nyanskaffelser er det viktig å tenke på ADR reglene og behov m.h.t spesifikasjoner på elektrisk utstyr, påbygg med lasteplan og kapell osv. Det kan her nevnes at bl.a

Volvo, Scania og Mercedes kan levere ferdige chassier som tilfredsstillter kravene i ADR.

**Krav til tankkjøretøyer for transport av brannfarlig væske** herunder lakk/lakkmalning (ikke vannbasert maling) og penetreringsoljer. Dersom tankens/tankenes volum overstiger 1 m<sup>3</sup> gjelder krav til godkjenningsbevis. Dvs. kjøretøyet skal være godkjent av DBE før de tas i bruk. Tekniske krav til kjøretøyet m. h.t elektrisk utstyr osv. er det samme som for eksplosiv kjøretøylene. Når det gjelder selve godkjenningsprosedyren for vegvesenets "malingsbiler" bør denne samordnes fra Vegdirektoratet m.h.t krav om prøvetrykking av tankene, søknad med tegninger osv. (eller søknad om unntak ?) Det kan her nevnes at kjøretøyteknisk og konstruksjonsmessig er det en overgangsordning fram til 1. januar 1991. Krav til godkjenningsbevis, merking med orange skilter foran og bak samt fareseddel nr. 3 på sidene og bak gjelder som nevnt tidligere.

Når det gjelder transport av brannfarlige varer i tank med samlet volum over 3 m<sup>3</sup> (3000 l), skal sjåføren ha gyldig tankbilfører-kort. For transport av maling i mellomstore bulk-containerer, såkalte IBC containere er kravet til tankbilfører-kort foreløpig utsatt (vegvesenet henter jo maling i slike IBC-containerer).

**Dersom det skulle oppstå uhell med transport av farlig gods, skal dette meldes til DBE innen 8 dager.**

Jeg håper at denne informasjonen kan være til nytte og ikke skaper for store problemer for vegsjefen og andre berørte personer. Statens vegvesen går jo foran når det gjelder hensynet til trafiksikkerhet og miljø.

# Forslagsordningen

## Premierte forslag 1989

Kopi av forslagsdokumentene med utfyllende beskrivelser fåes hos Anne hov på vegkontoret

Forslag	Forslagsstiller/premie	Forslag	Forslagsstiller/premie
<b>Grøfter, kummer og rør</b>			
Stikkrenne og bekkeløp gjennom veg	N.A. Fjeldheim, Oppland kr. 6500,-	Forandring av blankett for overlastgebyr	B. Johnsen, Aust-Agder kr. 800,-
Stikkrenne og bekkeløp gjennom veg	T.Dahl, Oppland, kr. 3500,-	Utforming av blankett for omregistreringsavgift	H.C.R. Nordreli, Buskerud kr. 800,-
Stikkrenne og bekkeløp gjennom veg	O. Hjellemarken, Oppland kr. 600,-	Endring av blankett nr. 239: Begjæring om inndraging av kjennemerker	J. Hvitmyhr, Buskerud
Stikkrenne og bekkeløp gjennom veg	S. Linn, Oppland kr. 2000,-	Info-kort som viser stoppstrekning/kollisjonsvekt	<b>Rolf M. Hagen, Vestfold</b> kr. 1000,-
Tinneinnretning i stikkrenner	H. Ødegård, Oppland kr. 1000,-	Skjema for innmelding/registrering av biler/maskiner	Hatterud, Olsen, Antonsen kr. 2100,-
<b>Komplettering</b>		<b>Administrative rutiner mv:</b>	
Armert jord med grasdekkeket front 3:1	T. Haustveit, Oppland kr. 1000,-	Informasjonstavle på vegkontoret	A.K.Pedersen, Troms kr. 400,-
Avstandsangivelser i tunneler	E.A. Krane, Finnmark kr. 600,-	Håndbok i målstyringsarbeid i Statens vegvesen	T.Larsen, Troms kr. 4000,-
Spett for setting av kantstolper med refleks	S. Solbakk, Møre og Romsdal, kr. 1500,-	Forslag til fagretning for personell i vedlikeholdsdriften	K, Svendsrud, Oppland kr. 600,-
Forbedret kantstolpefundament	<b>Kåre Aaestad, Vestfold</b> kr. 600,-	Øvelseskjøring, skilt	I. Mair, Oppland, kr. 800,-
Utstyr til vask av kantstolper	<b>Kåre Aaestad, Vestfold</b> kr. 5500,-	Introduksjonsopplegg for nytilsatte	Sudmann, Bang, Eik, Andresen, M&R, kr. 2000,-
<b>Skjemaer</b>		Bruk av aksellastkart i skoleverket	<b>Leif Gjestad, Vestfold</b> kr. 600,-
Kontrolliste for innkjøp og årlig kontroll av løfteredskaper	E. Svåsand, Hordaland, Trøste		
Vegvesen-flagg	T. Wang, Buskerud, kr. 600		
Informasjonskarusell for vegmeldinger	G. Lien, Aust-Agder kr. 5000,-		

Forslag	Forslagsstiller/premiering
<b>Maskiner og utstyr</b>	
Luftdrevet utstyr for produksjon og reparasjon av kjettinger til biler	A. Bergli, Sør-Trøndelag kr. 1500,-
Fjærmekanisme for hjelpe-løft til sidelemmer på lastebil	Flere, Østfold, kr. 2500,-
Feste for Lucseleskrape	R. Johansen, Sør-Trøndelag kr. 1500,-
Løfteanordning til vedlikehold av fendervegg på ferjekaier	A. Bergli, Sør-Trøndelag kr. 3000,-
Oppsetting av vegskilt/arbeidsplattform	H.Hauge, Troms kr. 1500,-
Høydemåler for vogntog	S.Bjerkli, Hedmark, kr. 3000,-
Måletilhenger	J.F. Knudsen, Østfold kr. 600,-
Landmålervest	J.F. Knudsen, Østfold kr. 2000,-

## Idrettsmerket

Prøver til idrettsmerket kan avlegges på Tønsberg stadion 9., 14., og 22. mai. Alle dager kl. 1530. Eventuelle spørsmål om opplegget eller kravene kan rettes til Margrethe Jansen på vegkontoret. Vel møtt!

## Trim til jobben

Sesongen startet i år allerede 1. april. Noter dine utskeielser til og fra jobben på det skjemaet som er lagt ut (på vegkontoret på sentralbordet). Tidligere år har det vært vanskelig å få med folk i utedriften og biltilsynet. Vi håper flere blir med i år! Er du interessert så ta kontakt med Anne Mai Presthaug, vegkontoret. **STÅ PÅ! DET ER HELSE I HVERT TRÅKK!**

## Vedlikeholdet årets oppfinnere



Vedlikeholdsavdelingen er utropt til årets oppfinneretat 1989. Dette er en ny hederstittel som opplæringsutvalget har tatt initiativ til. På et møte på anleggsavdelingen torsdag 19. april ble vedlikeholdssjef Nils I. Skjevik overrakt blomster og diplom på vegne av sin avdeling. Skjevik var imidlertid meget rask med å levere blomstene videre til Kåre Aasestad som har vært hovedmannen bak vedlikeholdets to oppfinnelser i fjor. Vegmester Odd Pape på Verningen berømmet også Kåre for innsatsen og pekte spesielt på at han på en ypperlig måte hadde kombinert sin oppfinnsomhet med vervet som verneombud.

*F.v. Kåre Aasestad, Nils Skjevik og Rita Farnes.*

# Nytt skjema ved permisjonssøknader fra 1. mai:



## Registrerings- / søknadsskjema for permisjon med lønn

Fyll ut skjemaet og lever til personalseksjonen  
For gjeldende bestemmelser se baksiden

Arbeidstakerens navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

**Permisjonen gjelder (sett X i )**

<p>CM1. Farenr. rett til omsorgspermisjon ved fødselspermisjon Tidrom: _____</p> <p>CM2. Tilværing av barn i barnehage. Alder på barnet/ene Tidrom: _____</p> <p>CM3. Følge barn første skolestart/vental frokosting Date: _____</p> <p>CM4. Eget gjenråd Date: _____</p> <p>CM5. Deltatt i nær familie Tidrom: _____</p> <p>CM6. Fylling Date: _____</p> <p>CM7. Husbygging Date: _____</p>	<p>CM8. Deltatt i offentlig arbeid, NMEM/VV Tidrom: _____</p> <p>CM9. Barns sykehus. Lageslett ved feil over 14 dager. I. Tidrom: _____ II. Tidrom: _____ III. Tidrom: _____</p> <p>CM10. Offisiell verk. Hovedarbeidets oppg. 50 Tidrom: _____</p> <p>CM11. Oppreisningsmessig oppdrag. Hovedarbeidets oppg. 50 Tidrom: _____</p> <p>CM12. Anning Tidrom: _____</p> <p>(På 1-4 og 12 gir det under forbehold, jf. 10, vedtakspermisjoner, for på 1-4 tredd 10 opp. jr. år.)</p>
--	--

Sted/dato: \_\_\_\_\_  
Arbeidstakerens underskrift: \_\_\_\_\_

Forevist arbeidsleder:  
Date: \_\_\_\_\_  
Arbeidsleders underskrift: \_\_\_\_\_

Godkjent av personalseksjonen:  
Date: \_\_\_\_\_  
Underskrift: \_\_\_\_\_

Skjemaet over skal tas i bruk i forbindelse med søknad om permisjon fra 1. mai. Dette er en betydelig forenkling i forhold til å sende brev. Regler som gjelder for slike permisjoner er trykt på baksiden av skjemaet slik at alle skal vite hva de har å forholde seg til.

Skjemaet fås utlevert hos nærmeste overordnede:  
I driften - hos vegmester/oppsynsmann  
På vegkontoret - ved personalseksjonen/sentralbordet  
I biltilsynet - hos leder for kontorseksjonen.

Skjemaet skal altså tas i bruk fra og med 1. juni 1990.

Spørsmål i forbindelse med bruk av skjemaet kan rettes til personalseksjonen ved vegkontoret.

Annlaug Wold

## VEGAs hattefest 30. mars

*HURRA! Jeg vant jo.....1. premien for beste hatt! ..... i hvitt, i spansk stil og sommerlig.*

*Beskrivelse fra topp til tå:  
Hvit hatt, flat (strå), videre iført spansk håndstrikket hvit jakke, påsydd sort skinnende silkestoff (sommerfugler) m/paljetter, hvitt langt skjørt (lånt riktig nok) og sorte Bally-sko.*

*Invitasjonen sa: Bruk hodet. Som sagt, så gjort.*

### FEST-RESULTAT:

*Stemming: Topp, Mat: Bra, utmerket til anledningen. Lokale: Absolutt passende, inkl. drømmegulv. Deltakere: hyggelige*

### MER:

*Stemmingen var på topp allerede fra første stund. Fin åpning m/cocktail. Helt enkelt var det ikke å gjenkjenne alle. Spennende! Hatter og klær viste hvilken stor fantasi festdeltakerne hadde. Hos et par komite-medlemmer kom gamle lampekjerner best til rette, mens personalseksjonen stilte velsminket i MY FAIR LADY-stilen. Inger fra regnskap var i sitt skolepike-antrekk ugjenkjenkelig. Tore K-s nødrasjon i form av fylte ølbokser med sugerør (slanger?) og rett i munnen var virkelig en fulltreffer. Avis-toppede Vega-sjef Stein Linnestad i trekant - gjorde han nesten til en general. Godt gjort!*

*Maten smakte fortreffelig - rykende varm pizza. Etterpå; festkomiteens hjemmebakte bløte-/sjokoladekaker og kaffe!*

*Så raskt ut på dansegulvet - til disc-jockeyens velutvalgte musikk! Svingte oss virkelig på det mest glidende og velegnede dansegulv jeg har danset på på flere år. SUPRE FORHOLD. Sparebanken Vestfolds kantine var mer enn brukbar.*

*Noe for tidlig måtte jeg dessverre avbryte denne hyggelige kvelden (pga. skolebarn) og busset hjem i lett beruset tilstand - før benet i siste bakken etter stoppestedet.*

*Tusen takk for godt arrangement og positive ideer til selskapslivet i Vegvesenet.*

*Vigdis T. Knudsen  
- planavdelingen.*

---

# Besøk på Sande vegstasjon



*Samlet rundt bordet på Sande vegstasjon: Irene Enerud, Victor Solberg, Bjørg Trangerud, Hilde Kristiansen, Britt Arnesen og Rolf Sommervik.*

Torsdag 29. april reiste 4 jenter fra vegkontoret til Sande vegstasjon for å hilse på de som jobber der og se oss litt om. Det hører nemlig til sjeldenhetene at vi som jobber på administrasjons- og økonomiavdelingen på vegkontoret får anledning til å komme ut på besøk til andre deler av etaten. En av

oss har jobbet i vegvesenet i snart 15 år og hadde aldri vært på Sande vegstasjon.

Irene Enerud tok imot oss med sitt gode humør og sine nydelig nystekte vafler. Hun viste oss litt rundt og presenterte oss for noen av de som er stasjonert der. Dessverre så var det

noen som ikke var til stede, men det ble da en god prat med Rolf Sommervik og Viktor Solberg.

Vi følte oss absolutt velkommen og kommer gjerne igjen en annen gang, Irene!

**Jorun S. Bringaker**

---

## Det skjer i mai (forts. fra s.16):

Lab@en skal ellers gjennomføre KVALITETSSIKRINGSARBEIDER på riksveg 308 Stangeby - Engås (Nøtterøy) og på E 18 Gulli S - Holmene og Holmene - Tassebekk.

I vedlikholdsområde 01 skal man arbeide med RENHOLD AV VEGBANEN, DIVERSE ASFALTLAPPING; OPPRETNING AV VINTERSKADER og RETTING AV BRUFUGER. Dessuten blir det PLANLEGGING av NETTSIKRING av fjellet langs E 18 sør for tunnelen i Holmestrand, totalt ca. 4000 m<sup>2</sup>.

Fra område 02 meldes det om FEIING og OPPRYDDING, MASKINELL GRØFTERENSK, LAPPING, KUMMETØMMING, og FORARBEID FOR ASFALTERING. Dessuten blir det ny oppstart på rv. 303 Sandskje - Skravestad. Arbeidet skal nå gjøres endelig ferdig.

Område 03 skal foreta UTBEDRING AV SETNINGER ved BREKKE BRU på riksveg 305. Ellers blir det vanlig vedlikehold for årstiden; grøfting, kantrensk, lapping av asfalt, renhold, reparasjon av kantstein m.m.

SKILTSEKSJONEN skal arbeide på nye E 18 i Sem. Dessuten blir det DIVERSE FORMERKING av riks- og fylkesveger. DERETTER maling av midt- og kantlinjer og oppmerking av gangfelt, stopplinjer, vikelinjer og piler.

**VEGDIREKTØREN KOMMER PÅ BESØK TIL VESTFOLD 7. MAI.**

Biltilsynet setter i gang ATFERDSREGISTRERING i rundkjøringer i fylket i mai. Det vil også bli gitt fyldig informasjon om kjøring i rundkjøringer.

# MAI

<b>50 år:</b> <b>Per Teien, 17/5</b>	<b>Vi gratulerer noe forsinket:</b>	<b>Velkommen:</b>
<b>65 år:</b> <b>Leif Kristoffersen, 6/5</b>	<b>75 år:</b> <b>Åge Kjeldås, 1/2</b>	<b>Tor Gunnar Frivoll, mekaniker/maskin</b>
<b>Gudmund Skogen, 6/5</b>	<b>Johan Sandmoe, 26/3</b>	<b>Jarle Hillestad, oppsynsmann/vdlh</b>
<b>Knut Bøyum, 12/5</b>	<b>Endring i arbeids- område:</b> <b>Tom Skarre - innkjøpskonsulent</b>	<b>May Britt Lie, renh.betj./Sande</b>

## Det skjer i mai:

På E 18 - ANLEGGET I SEM blir det skråningspuss og asfaltering. Betongdekkeleggingen starter i uke 19. Sliping av betongdekket fra uke 20.

ANHOLTVEGEN blir GJENÅPNET ca. 1. juni.

Ellers blir det OPPSETTING AV SKILT og BEPLANTING på Semparsellen.

KULVERT HOLMENE NORD blir ferdig i mai.

På E 18-ANLEGGET I STOKKE blir det sprenging og utkjøring av stein på strekningen Sørby - Ramsun. Dessuten rørlegging i samme område.

Ved ASKETRAET blir det UTSKIFTING AV MYR og SPRENGING.

OMLEGGINGEN AV STOKKE JORDVANNING fortsetter.

GAMLE FURULUND KRO blir REVET i mai.

2. - 4. mai kjøres E 18 på interimsveg ved Furulund pga. kryssing av ny kommunal ledning.

ØVINGSOMRÅDET ved biltilsynsstasjonen på Ås er under opparbeidelse.

MOBILE CO/HC - MÅLERE kjøpes i mai inn til hver biltilsynsstasjon for å intensivere miljøkontrollen ute.

Tønsberg stasjon vil ha MØTE MED RUSSEKULLENE for å prate om kjøreatferd og bilbruk under russefeiringen.

SYKKELPRØVEN starter opp i mai.

I Biltilsynet blir det KURS I PUBLIKUMSBEHANDLING.

På biltilsynsstasjonene skal man KARTLEGG PUBLIKUMS INFORMASJONSBEHOV.

En prosjektgruppe skal starte arbeidet med å avklare Biltilsynets arbeids-

oppgaver og organisering mot år 2000.

Vegvesenmesterskapet i landevegsløp går av stabelen 25.-26. mai i Sogn. Vega stiller trolig med tre deltakere.

Vega deltar ellers i Holmenkollstafetten 13. mai.

Fotballsesongen starter for alvor 9. mai med seriekamp (2. div./Tønsberg-serien) mot Sparebanken Vestfold på Kaldnesbanen kl. 19.30. Øvrige kamper i mai: 16. kl. 17.30 mot Romøren på Melsombanen og 23. kl. 17.00 mot Kaldnes på Kaldnes.

På Vergedal bru på fv. Z-860, Krokenvegen i Lardal starter arbeidet med å UTVIDE LANDKAR OG BYGGE NY OVERBYGNING OG NYTT REKKVERK. Krokenvegen er årets forsterkningsprosjekt på fylkesvegnettet.

Lab`en starter i mai KLARGJØRING i forbindelse med sesongens mange ASFALTARBEIDER.

Forts. side 15