

---

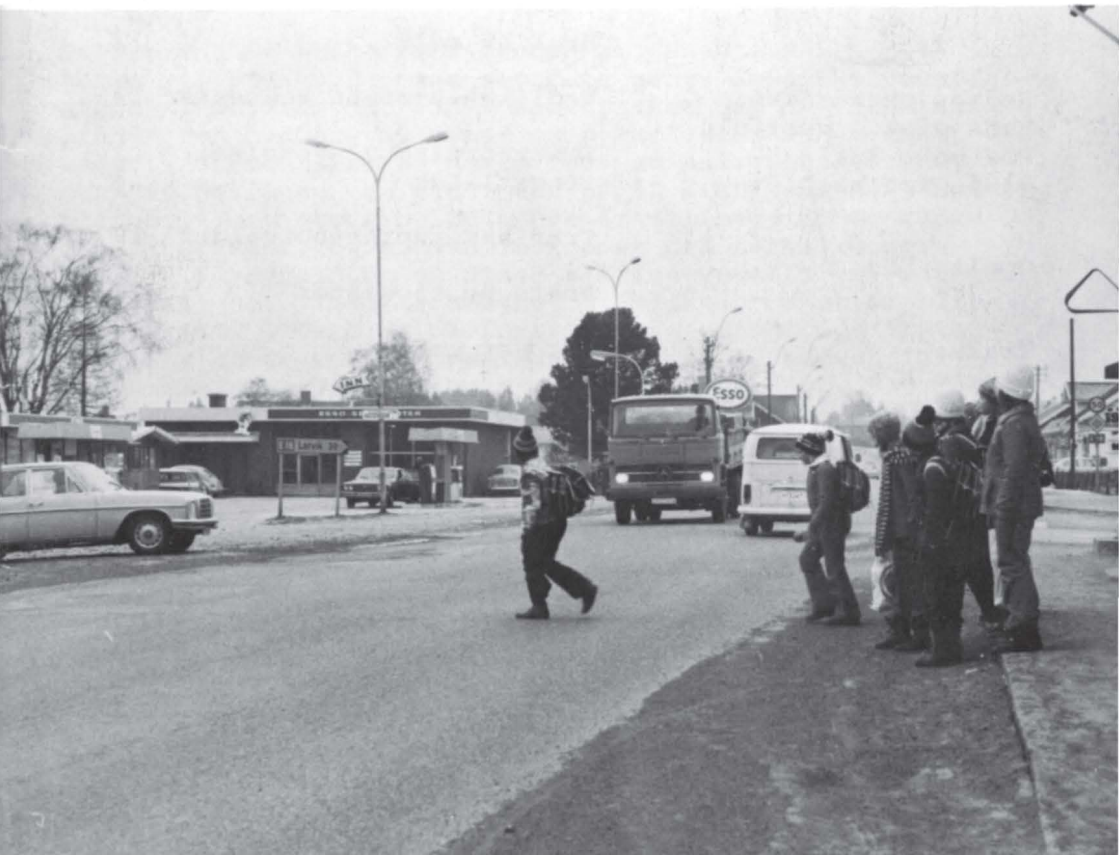
# VEST- FOLDER'N

---

**Nr. 1**

**1976**

---



# Bedriftsavís for Vestfold Vegvesen

Mars 1976

3. årgang



Redaktør: Jan Haugerød	Innhold:	side
Redaksjonssekretærer: Ingeborg Gulestøl Mary Kristensen	Trafikkfarlige skoleveger Han som kommer .... ... og han som gikk	3 4 6
Redaksjonsutvalg: Hans Th. Kittelsen Trygve Rognan Frank Rød Bjørn Skøie Rolf Sommervik	Utbedring av rv. 35 Nytt ansettelsesreglement Nytt skyssutstyr Bruk av salt ..	8 10 11 12
Redaksjonsadresse: Vegsjefen i Vestfold Postboks 323 3101 Tønsberg	Vedlikeh.sjefens kommentar Ekstraordinære sysselset- tingstiltak Trafikksikkerhetsutvalget	17 18 19
Opplag 800	Årets pensjonister	21
Trykk: Cicero A/S	Det var en gang Statens bilsakkyndige i Nord-Jarlsberg	22 24
Forsidebilde: Trafikkfarlig skoleveg.	Verneledermøte .. Vegvesenets forhold til grunneierne Med en enkel tulipan	27 28 31

# Trafikfarlige skoleveger

Ulykkesstatistikken for Vestfold viser skremmende tall. Først og fremst er det biltrafikken som er utsatt, men også fotgjengerne blir sterkt rammet. Anslagsvis kan det sies at fotgjengerulykkene ligger på omkring 30% av det totale antall ulykker.

Vi har nå nylig avsluttet en trafikksikkerhetsaksjon, som har strukket seg over de siste 2 år. Av konkrete tiltak ute i marken har vi sett lite. Det er først og fremst informasjonssiden det har vært lagt vekt på. Aksjonen har utvilsomt hatt noe for seg.

Våre skolebarn er mange steder henvist til å benytte riksvegen som skoleveg. Enkelte steder er forholdene så farlige at foreldrene ikke tør slippe sine barn ut på vegen, men selv kjører barna att og fram. Noen steder har kommunene satt opp bussforbindelse, men dette gjelder først og fremst de skolebarn som har lang skoleveg.

Skolebarna må bort fra kjørebanelen. Eneste måten å få dette til på, er å bygge separate gang- og sykkelveger. Stortingsmelding nr. 83/75 har trukket opp nye retningslinjer for bygging av gang- og sykkelveger langs riksveger. Staten skal nå dekke 100% av anleggsutgiftene, mens fordelingen en tid var 50/50 stat/kommune. Det blir bevilget store beløp hvert år til bygging av gang- og sykkelveger, og en skulle tro at det nå ville være mulig å få byggingen av disse viktige veger i god gjenge. Allikevel ser vi til stadighet at slike prosjekter blir forpurret. Ofte blir de forskjellige offentlige instanser ikke enige om planløsningen. Å skaffe nødvendig grunn kan også vanskeliggjøre prosjektene.

Vi kan ikke la gående og syklende bli drept eller skadet på grunn av dette. La oss forsøke å samarbeide på en slik måte at de planer som foreligger kan gjennomføres så raskt som mulig. La 1976 bli det året vi ser resultatene i marken!

Red.

# Han som kommer.....



Etaten må fungere som en enhet. Enten vi arbeider ute på vegen eller har vår plass inne på kontoret, er samarbeidet avgjørende for arbeidsglede og innsats, sier vår nye vegsjef Gunnar Eigeland.

Gunnar Eigeland, som er 41 år gammel, har siden 1974 vært driftssjef ved vegkontoret i Troms. Før den tid var han i Vegdirektoratet, og han har også vært ved vegkontoret i Aust-Agder. Eigeland begynte i vegetaten i 1959.

Når dette nummer av Vestfoldern går i trykken, har Eigeland ennå ikke tiltrådt stillingen som vegsjef. Han vil imidlertid begynne den 1. mars.

Vi har likevel vært så heldige å få en prat med ham, slik at han kan bli behørig presentert.

- Hvorfor søkte du på stillingen som vegsjef hos oss?

- Vestfold fylke har alltid interessert meg. I forbindelse med mitt arbeid på planavdelingen i Vegdirektoratet hadde vi mange saker fra Vestfold til behandling. Fylket er litt spesielt da de store problemene svært ofte er av miljømessig art. Sterk grad av randbebyggelse og stor trafikkmengde gjør vegnettet dårlig, og vegene fungerer både som skoleveger, boligater og gjennomgangsveger. Vi har her store oppgaver å løse, og jeg ser fram til å bli med på disse interessante og krevende oppgavene.

- Du blir en meget ung vegsjef, og alle dine nærmeste medarbeidere her i huset er eldre enn deg selv. Hvilken



betydning tror du det vil ha for samarbeidet?

- Aldersforskjellen er nå ikke så stor, da. En kombinasjon av erfaring og nye impulser tror jeg forøvrig vil være nyttig for alle parter, og jeg er overbevist om at vi kommer til å få et meget godt samarbeid på alle plan.

- Jeg vet du er meget sterkt interessert i vegvesenets informasjonsarbeide. Bl.a. er du medlem av redaksjonsrådet i Veggen og Vi og i Troms' egen bedriftsavis Vegstikka. Er informasjonsarbeidet godt nok?

- På landsbasis vil jeg si at informasjonsarbeidet langt fra er godt nok. Det svikter både internt og utad. Av internt informasjonsarbeid er informasjon om organisasjonsmønster og orientering om framtidige arbeidsoppgaver viktig. Bedriftsavisene, som nå er kommet i gang i de fleste fylker, gjør her en god jobb.

Av informasjon utad er det særlig viktig å fortelle hva vegvesenet står for og hvilke oppgaver som er underlagt vår virksomhet. I forbindelse med vegprosjekteringen er det viktig å trekke inn de impliserte parter på et tidligst mulig tidspunkt.

- Hva blir de viktigste oppgavene i tiden framover?

- Først og fremst å bli kjent med folk og fylke. Jeg synes ellers ikke det er riktig av meg å uttale meg om viktige oppgaver enda, dertil er mitt kjennskap til Vestfold for dårlig. Men gang- og sykkelveger må i alle fall være ekstra viktig her. Dette er saker som stiller store krav til planleggerne både ved at nytten av en gangveg er svært avhengig av riktig planlegging, og ved at det kreves mye planarbeid i forhold til anleggskostnadene. Generelt for vegstaten i hele landet er vel at vår plass i samfunnet er i støpeskjeen. Det er mange som "er ute etter" vegvesenet og vil redusere både vår innflytelse på planleggingen og omfanget av vår drift i egen regi. Skal etaten få en tilfredsstillende posisjon i framtiden, må vi kunne vise at vi er minst like effektive og dyktige som andre, både når det gjelder administrasjon, planleg-

Forts. s.7

## ..... og han som gikk

Siden 1964 har Leif Moy vært vegsjef i Vestfold. Det blir 12 år som leder av en etat som i hele dette tidsrom har vært under enorm utvikling. Forholdene på førsten av 60-tallet og i dag er på ingen måte sammenlignbare. Vi har spurt Moy hvilke inntrykk han hadde av vegvesenet i fylket da han tiltrådte.

- Sommeren 1964 var kjølig. Øybuss hadde badeturer mellom Tønsberg og Fjærholmen, men disse måtte snart innstille grunnet mangel på passasjerer. Ekeneskrysset, kort veg fra mitt bosted, var meget farlig og forårsaket etter hvert skader på både mennesker og biler. På den gamle trebrua over Ekenessundet klapret plankene slik at det kunne høres i vid omkrets. På sørlandske hovedveg var betongplatene i Borre oppsprukket og ellers var asfalten bulet. På de fylkesvegene som vegvesenet overtok i henhold til vegloven av 1963 var så godt som alle bruene farlige, ofte gamle, falleferdige trebruer. Anleggsbudsjettet var lite, personalet fåtallig og planer for de budsjetterte anlegg manglet. Ikke å undres over at min forgjenger i stillingen så meget mørkt på situasjonen og ga uttrykk for dette i galgenhumoristiske vendinger.

Som svar på spørsmålet må jeg da si at inntrykket av sommerfylket Vestfold ikke helt svarte til forventningene. Men den konstituerte fylkesmann hilste meg velkommen med en nydelig blomsterbukett på skrivebordet og dermed kunne jeg trøstig ta fatt på de mange gjøremål som et vegkontor befatter seg med.

- Bilsalgets frigivelse har gitt en nærmest eksplosjonsartet trafikkøkning på vegnettet. Vegdekket er i dag stort sett bra og bruene gode. Hvordan har dette vært mulig?

- Det ene har sammenheng med det andre. Siste halvdel av sekstiårene var optimistiske. Gode inntekter for det offentlige avspeilet seg i budsjettene, som økte. Fylket var først ute med sin vegplan i 1969, siden kom staten etter. Et viktig vedtak av fylkestinget var at kommunene utenfor tettbebyggelsen skulle slippe distriktsbidrag til fylkesveganlegg. Dette åpnet adgang for vegvesenet til å



øke bæreevnen systematisk på fylkesvegene. Likeså bevilget fylket midler til planlegging av fylkesveger og ansatte kvalifisert personell til dette. Fylket tok også opp arbeidet med trafikksikkerheten og ansatte en funksjonær som var øremerket til dette arbeidet. Men eget fylkesvegstyre ville fylkestinget ikke ha. Staten på sin side måtte omprioritere sine midler i større grad til utbedring av eksisterende veger. Vi fikk anledning til å foreta en ansiktsløftning på El8, Lågendalsvegen, Svelvikvegen, Hanekleiva, Kjellekrysset og vegnettet i Hof, for å nevne noen av anleggene. Norsk vegplan påviste at for å få gjort saker og ting trenges det folk på vegkontoret. Dette har da medført at vi fra å være 35 i 1964 nå er 75 funksjonærer på kontoret.

- Hvilke er de vesentligste oppgaver som venter den nye vegsjefen?

- Det er vel ofte opp til den enkelte sjef hva han vil vise sin største interesse. For å kunne skaffe våre folk en jevn sysselsetting må detaljplaner foreligge til enhver tid. Det er vel dette som kan bli problemet, nå som før.



HAN SOM KOMMER ---

Forts. fra s. 5

ging og drift. Et godt internt samarbeid og god intern informasjon må etter min mening være nøkkelbegreper i denne sammenheng.

På vegne av alle som er ansatt i vegvesenet i Vestfold, vil Vestfolden'n få ønske vår nye vegsjef, Gunnar Eigeland, velkommen til oss.



## Utbedring av riksveg 35 i Eidsfoss



Formann Knut Bøyum og Sverre Johansen.

Geitekleiva i Eidsfoss har lenge vært det smaleste og vanskeligste punkt på rv. 35. Arbeidene med sprengning av fjell for å breddeutvide vegen på dette vanskelige stedet, er nå satt i gang.

Det er anleggsavdelingen som utfører arbeidet med sysselsettingsmidler. Oppsynsmann Oddvar Bakken er den daglige leder på stedet. Han kan fortelle at arbeidet går meget bra. Av de 8 anleggsarbeiderne som er i sving, er 2 sysselsettingsarbeidere. De øvrige 6 er av vegvesenets faste arbeidsstokk. Bakken mener at denne kombinasjonen av ordinære arbeidere og sysselsettingsfolk har virket meget positivt. Når det



Fra venstre: Karl Rørås, Oddvar Fjeld, Robert Blørstad





Fra venstre: oppsynsmann Oddvar Bakken, Viktor Kristiansen og Kristian Jahren

igangsettes sysselsettingsarbeider, er dette ofte sprengningsarbeider. Dette er vanskelig arbeid hvor sikkerhets-hensyn har stor betydning. Det er således en trygghet at erfarne sprengningsfolk er med.

Det skal sprenges vekk ca. 6500 m<sup>3</sup> fast fjell over en veglengde på ca. 100 m. Massene fraktes bort med hjul-laster og fylles ut mot Eikern for å utvide vegen nord for Geitekleiva.

Av sysselsettingsmidlene er det avsatt kr 300 000 til jobben. Arbeidet ventes ferdig før påske. Diverse eksterarbeider vil medføre at det blir nødvendig med en tilleggsbevilgning over det ordinære budsjett.

Arbeidene inngår i en større plan som på noe lenger sikt omfatter bygging av gang- og sykkelveg til Varden.

\*

JH

# Nytt ansettelsesreglement i Statens vegvesen



Den 1. april får vi et nytt ansettelsesreglement for ansatte i statens vegvesen.

Vi vil her bare nevne noen av de viktigste forandringene.

For vegadministrasjonen:

Alle kontorstillinger, hvor det ikke stilles krav om høyere utdanning, stilling som tegner, tekniker og tilsvarende, samt stillinger i oppsynstjenesten, besettes av et lokalt ansettelsesråd etter at vedkommende avdeling eller kontor har fått anledning til å uttale seg. Tidligere ble disse stillinger besatt av det sentrale ansettelsesråd i Vegdirektoratet, etter innstilling fra vegsjefen.

For bilkontrollen:

Alle kontorstillinger samt bilmekanikerstillingene besettes av det lokale ansettelsesråd etter innstilling av bilsakkyndigkontorets leder.

Det nye lokale ansettelsesråd skal bestå av vegsjefen, eller den han bemyndiger, kontorsjefen ved vegkontoret, samt en representant for tjenestemennene. Tjenestemennenes representant skal være tilknyttet den tjenestemannsgruppe som den ledige stilling hører under.

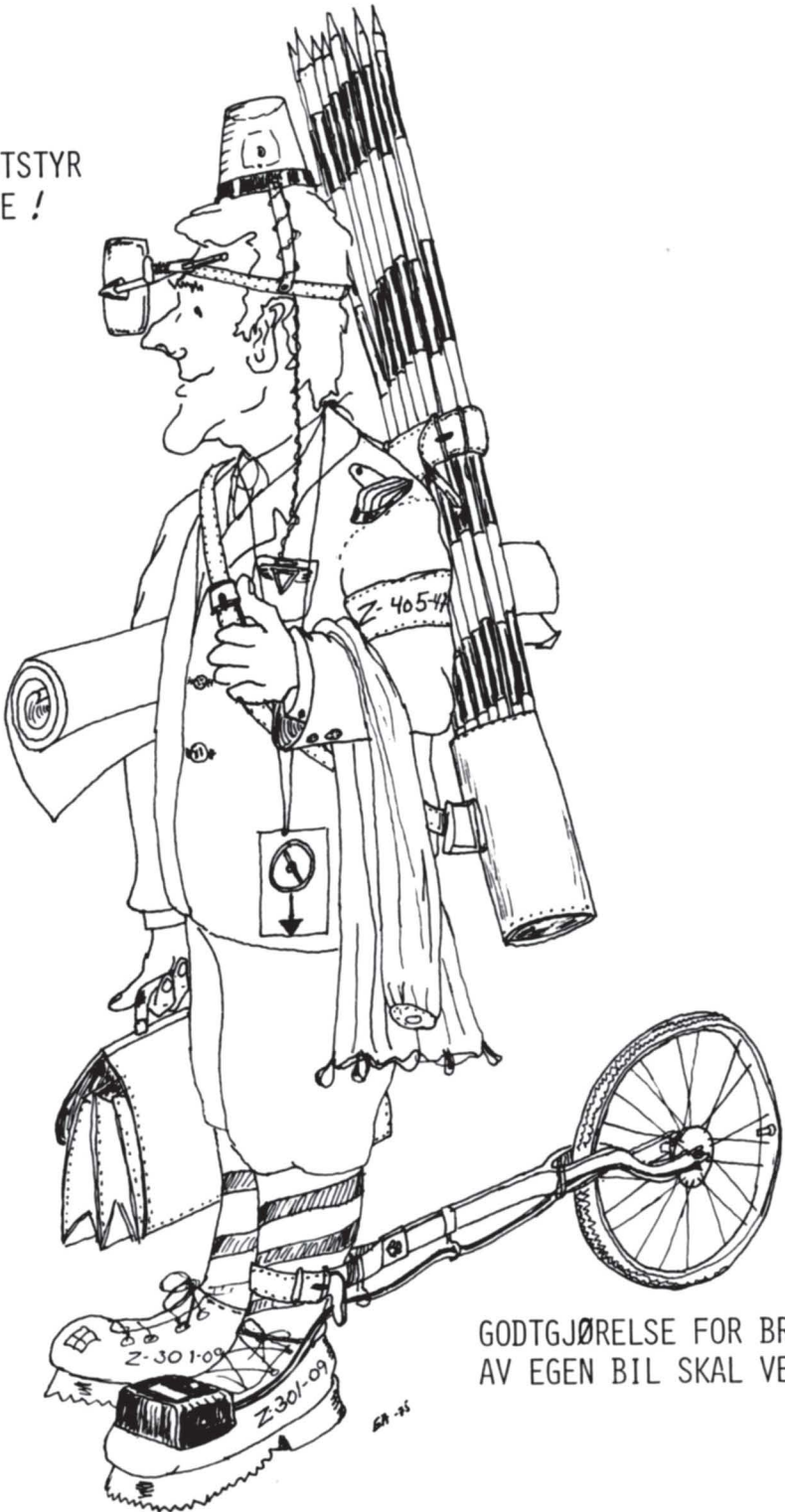
Et eksemplar av det nye ansettelsesreglement vil bli sendt samtlige ansatte så snart dette foreligger fra trykkeriet.

For vegtjenestemennene ute i driften gjelder fortsatt ordningen med inntaksråd, som bestemt i overenskomsten for vegarbeidsdriften.

Tore Jacobsen



NYTT  
SKYSSUTSTYR  
I VENTE !



GODTGJØRELSE FOR BRUK  
AV EGEN BIL SKAL VEKK!

## Bruk av salt i vintervedlikeholdet

Bekjempelse av glatt vegbane er egentlig av forholdsvis ny dato i vår veghistorie. Det begynte vel med at en strødd sandstripe bare i den ene vegkanten, for ikke å tilsøle vegområdet eller ødelegge slede- og sparkeføret. Biler derimot måtte utstyres slik at de kunne kjøre på glatt vegbane hvis de skulle ut på vegen.

Hva sier så våre någjeldende trafikkregler og kjøreforskrifter? Vegtrafikklovens § 6 sier: "Fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted, føre-, sikt- og trafikkforholdene, slik at det ikke oppstår fare eller voldes ulempe for andre, og slik at annen trafikk blir minst mulig hindret eller forstyrret". Og kjøretøyforskriftenes § 136, punkt 4, sier: "Når føreforhold gjør det nødvendig, må kjøretøy ikke brukes uten at hjulene er sikret tilstrekkelig veggrep ved bruk av pigger, kjettinger e.l."

Men hva sier så brukerne av vegen og opinionen? Brukerne av vegen forlanger at vegen skal være strødd, og så kjøresikker at det blir minimalt av tidsspill og forsinkelser p.g.a. glatt vegbane. Hvis vegen ikke er tilstrekke-



lig strødd, etter brukernes mening, kommer det klager. Når det så skjer ulykker på vinterføre, er avisenes kommentar som oftest at årsaken til ulykken var glatt vegbane, og også politiet har ikke så sjelden det samme syn.

Hva kan så vi i vegvesenet i Vestfold gjøre for å gi en trygg og sikker trafikkavvikling i forhold til disponible ressurser?

Under erkjennelse av at transport på vegene er en stor og viktig del av et moderne industrilands produksjon, - ja, en kan gjerne kalle det nasjonalprodukt -, er det viktig at transport på vegene går så uhemmet og sikkert som mulig, selv på vinterføre. Ut fra denne erkjennelsen er det både her i landet og i utlandet forsket en god del på å bekjempe glatt vegbane. Forskningstresultatene har vist at når trafikken er av en viss størrelsesorden, er salt det eneste kjente og økonomisk overkommelige middel som glatt vegbane kan bekjempes med. De fleste større byer og fylker med stor trafikk tetthet, deriblant våre nabo-fylker Buskerud og Telemark, har tatt konsekvensen av denne problematikken og forskningen, og benytter derfor salt i dag i vintervedlikeholdet.

Sand er et utmerket, og etter måten rimelig, middel til å bekjempe glatt vegbane, men den har sin begrensning, og også ulemper. Begrensningen består i at når trafikk tettheten blir for stor, - antatt maksimalt 2000 - 5000 biler pr. døgn - vil trafikken i løpet av svært kort tid feie sanden ut av kjørebanelen, og sporene vil være like glatte som før strøingen. Dessuten kan sandstrøing på hardt is-dekke gi en falsk trygghetsfølelse ved at sandkornene på is, og for den saks skyld også på tørr vegbane, gir en kulelagereffekt som kan være meget uheldig. Ulempene består i at hele vegområdet, stikkrenner og drensledninger blir nedfylt etter relativt kort tid etter intens og hyp-pig strøing.

Bruk av salt i vintervedlikeholdet har selvfølgelig også sine begrensninger og ulemper. Begrensningen består først og fremst i å tilføre riktig mengde salt av rette typen på et riktig tidspunkt på rette stedet. Denne be-



## Bruk av salt i vintervedlikeholdet



grensningen kan i stor utstrekning overvinnes ved bruk av forskningsresultater, andre fylkers erfaringer og rutiner, og ikke minst, oppløring av mannskaper til oppfølging av rutiner og betjening av dertil egnet utstyr. Ulempene er etter manges mening meget vesentlige. Ja, så avgjørende at bruk av salt i vintervedlikehold ikke har kommet på tale. De viktigste argumentene mot bruk av salt er korrosjonsskader på biler, bruer, drensledninger m.v., større slitasje på vegdekket og tilsølet kjøretøyer og vegområde. Når det gjelder rustskader på biler, bruer og drensledninger m.v. ved bruk av salt, er bevisgrunn ikke så viktig som mange vil ha det til. Det er nemlig benyttet salt til støvdemping på grusveger i mange tiår, uten at noen har latt være å bruke salt av den grunn. Derimot blir vel slitasjen på vegdekket noe større fordi det stort sett blir å kjøre på bar veg med piggdekker. Når det gjelder tilsøling av kjøretøyer og vegområder, er ofte overdrevent og uheldig bruk av salt årsaken. Dette gjelder spesielt byer og områder hvor salt brukes til å "smelte" is og snø, og som da brukes som skrekkeksempel på saltets negative virkninger.



I prinsippet er det to måter å bruke salt på:

1. Preventiv salting
2. Salting på en sammenpresset is- og snøbane

En vanlig misoppfatning er at den preventive saltingen har liten praktisk betydning, fordi en i prinsippet strør ut saltet i det øyeblikk glatt vegbane er ventet, og at saltet derfor sopes bort av trafikken før det har gjort sin misjon. Under gunstige forhold kan preventiv salting ha opptil flere døgns virkning.

Ved salting på sammenpresset is- og snøbane "smeltes" isen bort av saltet fordi frysepunktet for saltet er lavere enn vannets. Hvis saltmengden er større enn hva som er nødvendig for å løse opp snøen eller isen, oppstår det et smeltevannsoverskudd som gir den velkjente søla. Senere, når saltkonsentrasjonen blir for lav i forhold til minusgradene, kan det skje igjenfrysing og behov for salting på ny. Det er derfor preventiv salting som er interessant i denne sammenheng. Hensikten med preventiv salting er følgende:

1. Hindre snø i å feste seg i vegbanen
2. Hindre underkjølt regn og tåke i å fryse
3. Eliminere dannelse av rimfrost på vegbanen

Det finnes, og kan brukes i prinsippet, to typer salt:

1. Koksalt (natriumclorid) som har smelteevne inntil  $-5^{\circ}\text{C}$ , med reaksjonstid på 10 minutter ved  $-2^{\circ}\text{C}$  og 30 minutter ved  $-5^{\circ}\text{C}$  ved at vannet fjernes fra isen.
2. Veggsalt (calciumclorid) som har smelteevne inntil  $-25^{\circ}\text{C}$  med reaksjonstid på 5 minutter ved  $-5^{\circ}\text{C}$  ved at isen blir tilført varme.

Som en forstår av dette, kan det bli aktuelt å blande de to salttypene når temperaturen ved salting er bortimot, eller mer enn  $-5^{\circ}\text{C}$ , avhengig av opplagret temperatur i vegkroppen



Som en forstår av det foran omtalte, er det mange ting som må klaffe for å kunne oppnå riktig salting. Det krever grundig planlegging, rutiner som angir riktig mengde og type salt ved forskjellige temperaturer og værtyper, påpasselighet med rette tidspunktet, og sist, men ikke minst, rette type utstyr. Noe av det viktigste må likevel være mannskaper med grundig opplæring, riktig innstilling og motivering. Det vil vel likevel vise seg at en kan komme til å bomme med preventiv salting, og at en må foreta salting på is- og snødekke, som ikke er ønskelig.

Forskning i Tyskland viser at vinterbetingede ulykker kan reduseres til 1/10 ved bruk av salt, men det må vel være i forhold til uten bruk av noen form for strømiddel på vinterglatte veier. Her i Vestfold har vi veier med 9 - 10 000 kjøretøyer pr. årsdøgn som er sterkt ulykkesbelastet, og har problemer med avvikling av trafikken på enkelte punkter når vinterfåret er på det vanskeligste. Dette gjelder spesielt El8, som er hovedtrafikkåren gjennom fylket. Hvor meget en kan redusere vinterbetingede ulykker ved bruk av salt i stedet for intens bruk av sand, er vanskelig å si, men jeg er i hvertfall overbevist om at det må la seg gjøre å redusere ulykkene i vesentlig grad. Jeg har ingen erfaringer med bruk av salt, og har derfor bare andres erfaringer å støtte meg til. Når det gjelder bruk av sand på sterkt trafikerte veier, har jeg derimot mange års erfaring. Denne erfaring viser at når trafikk tettheten overstiger 2 - 5000 kjøretøyer pr. årsdøgn, er nytten av sandstrøingen fallende i forhold til stigningen av trafikkmengden. Det må derfor være en oppgave for trafikksikkerhetsseksjonen å vurdere om dette utsagnet har noe for seg, og for ledelsen å vurdere på ny om en fortsatt skal bruke sand eller gå over til bruk av salt til bekjempelse av vinterbetingede ulykker og å høyne flyten i trafikken.

Vegmester Rolf Sommervik





## Vedlikeholdsjefens kommentar:

Innledningsvis vil jeg nevne at vegvedlikeholdets oppgave opp gjennom tidene har vært å holde forbindelsesvegene fremkommelige og i best mulig stand til å tjene samfunnet, og den enkelte på beste måte. Resultatet står i forhold til det utstyr og de midler som til enhver tid står til rådighet. Men vi må ha det klart for oss at uansett hva vegetaten gjør for å sikre trafikken på våre veger, så er det fremdeles den enkelte bilfører som har det i sin makt å redusere antall ulykker og som har en kapteins ansvar over sitt fartøy.

Her i Vestfold har vi bare brukt sand til å øke fremkommeligheten om vinteren. Vi har ansett salt, i den form det tidligere har vært brukt andre steder, for å ha for stor skadevirkning i forhold til nytten. Imidlertid innser vi at nye metoder må tas i bruk for å imøtekomme de stadig økende krav til fremkommelighet om vinteren, og så langt er det bare salt som har vist seg raskt og effektivt nok til å gi bar vegbane om vinteren. Den saltemetode vi nå har under observasjon, er av forebyggende art, hvor meget små saltmengder, 5-10 g pr. m<sup>2</sup>, strøs på vegen. Når dette gjøres på rett måte, vil det hindre at is fester seg til vegbanen og vil gjøre sne som faller grovkornet og lett å fjerne senere. Vi må også nevne noen mulige ulemper. Sprut og slaps kan under visse forhold tilgrise lykteglass og frontruter slik at sikten nedsettes. Videre, man kan ikke se bort fra rustfremmende virkning på bilene, fare for gjenfrysing ved fallende temperatur og derved glattere vegbane enn uten salt. Dessuten må vi regne med salt-frostskader på betongbruer og skader på vegdekket. Under ekstreme forhold kan salt også virke miljøforringende. Spesielt bør fremheves at foretatte prøver (i Skandinavia) på veger med høy kjørehastighet, ikke kan påvise noen sikkerhetsgevinst ved bruk av salt, da hastigheten har en tendens til å øke med bedre friksjonsforhold på vegen. Fremkommeligheten derimot øker betraktelig, hvilket vil være en meget stor fordel for våre sterkest trafikerte veger.

Salting av bakker og kritiske punkter alene er ikke tilrådelig eller praktisk, og vi må eventuelt gå inn for kontinuerlig strøying på de veger som er aktuelle - her i Vestfold først og fremst på El8, da både Buskerud og Telemark har tatt i bruk salt.

Sandstrøying vil fortsatt være aktuelt på de fleste veger og i kryss hvor mindre trafikerte veger munner ut i saltbehandlet trafikkåre. Bruk av salt i Vestfold kan bli aktuelt - selv om det ikke akkurat er ønskelig fra visse synsvinkler - og beslutning om dette må tas i løpet av året. Deretter må nytt strømaterieil anskaffes og mannskap opplæres, hvilket selvfølgelig vil ta sin tid. Saltemetoden er under overveielse, og mulig bruk må avgjøres etter nøktern vurdering.

>><<

## Ekstraordinære sysselsettingstiltak

Vestfold har i lang tid vært lykkelig forskånet for arbeidsledighetsproblemer. Spesielle tiltak på dette området har innen vegsektoren ikke vært nødvendige siden begynnelsen av 60-årene.

Fra i fjor sommer har det imidlertid vært øking i ledighetstallene, og ved årets utgang var det i fylket registrert 828 helt arbeidsløse. Ved midten av januar var tallet 698, men samtidig var det ca. 1300 arbeidstakere ved 19 bedrifter som hadde redusert arbeidstid.

Det er fra myndighetenes side satt inn en rekke tiltak for å skaffe beskjeftigelse. Dette omfatter lån til bedrifter, opplærings- og etterutdanningstilbud, bevilgninger til sysselsettingsarbeider, tilskudd til enkeltarbeidsplasser i offentlig virksomhet m.v.

Hos oss i vegvesenet er for tiden 26 personer tatt inn, dels på sysselsettingsarbeid (15 mann) og dels under ordningen med enkeltarbeidsplasser. Varigheten av arbeidet er 3 måneder.

De arbeidsstedene som har fått sysselsettingsmidler er Kløtterødkleiva på rv. 301 i Brunlanes, Verplia på rv. 306 i Våle og Geitekleiva på rv. 35 ved Eidsfoss i Hof.

Enkeltarbeidsplassene gjelder tiltak spesielt for arbeidsledig ungdom og disse er hos oss plassert med 6 på vegkontoret, 4 på vegsentralen på Ås og 1 på laboratoriet. Fem av ungdommene er kvinner.

Trygve Rognan



1,8 MILLIONER PERSONBILER I ÅR 2000



Vegdirektoratets nye prognoser viser at vi i år 2000 vil ha 1.8 millioner personbiler her i landet. Det er nesten det dobbelte av hva vi har i dag (ca. 960 000). Vestfold, som nå har 47 500 personbiler, vil i år 2000 ha 90 900 personbiler!



# TRAFIKKSIKKERHETSUTVALGET



Fra høyre: Politimester L. Samuelsen, Tønsberg  
Politiavd.sjef R. Jørnsen, "  
Politibetjent G. Andersen, Horten  
Gårdbruker H. Wåle, Sem  
Vegsjef L. Moy  
Politimester H. Haraldsen, Sandefjord  
Husmor Å. Møller, Larvik  
Politimester S. Bredahl, Larvik  
Politibetjent A. Løvdal, Sandefjord  
Ing. S. G. Larsen, vegkontoret  
Formannen, ordfører Kr. Myrvang, Svelvik  
var ikke tilstede da bildet ble tatt.

Vestfold fylkes trafikksikkerhetsutvalg ble opprettet 16. mars 1970. De stemmeberettigede medlemmene består av 3 politikere valgt av fylkesutvalget, vegsjefen og den politimester den enkelte sak ligger under. I tillegg møter de polititjenestemenn som daglig arbeider med trafikkspørsmål, samt andre innkalte.



Utvalgets arbeidsoppgaver ble i første rekke konsentrert om de sikkerhetsmessige forhold for skolebarna. Registrering av trafikkulykker langs fylkes- og kommunale veger ble tidlig et resultat av samarbeidet med politiet i utvalget, og Vestfold var inntil nylig det eneste fylket som hadde en slik registrering. Det ble tidlig klart at utvalget vanskelig kunne arbeide tilfredsstillende uten en trafikkingeniør som sekretær. Trafikkingeniøren skulle utarbeide forslag til bruk av midlene som ble bevilget av fylket. Arbeidsstedet ble vegkontoret.

Vestfold var således ett av de første fylker som opprettet et slikt utvalg og budsjetttrammen var relativt rommelig. Da staten på dette tidspunkt verken hadde spesielt avsatte midler eller tjenestemenn til trafiksikkerhetstiltak, var utvalget meget kjærkomment. Man startet tidlig opp med å få registrert behovet for tiltak innen de enkelte kommuner. Utvalget var så på befaringsrundt i fylket, og det ble deretter satt opp en prioriteringsplan prosjektene imellom. Fylkets tilskudd til gang-/sykkelveger var en fast pris pr. løpende meter.

I startfasen var det ofte vanskelig å få motivert både det tekniske personale og politikerne i de enkelte kommuner til å satse på slike prosjekter. I flere titalls år hadde det vært bygd fortau og utvidede skuldrer langs vegene, og dette nye med grøntfelt eller grøft mellom de to type veger, måtte først fordøyes. Etter at de første gang-/sykkelveger sto ferdige og en fikk se hvordan de fungerte, ble innstillingen gradvis forandret, og sikring av de myke trafikanter segler i dag så absolutt i medvind. Resultatet av anstrengelsene vises også igjen langs vegene.

Imidlertid begynner en nå å føle at fylkets tilskuddsordning, som innebærer dekning av ca. 1/3 av totalkostnadene til gang-/sykkelveger, etter hvert er moden for en revurdering. Statens nye engasjement med dekning av alle anleggskostnadene til slike tiltak innebærer ca. 2/3 av totalkostnadene, og fylkets engasjement virker derfor mindre tillokkende. Vegsjefen har med utvalgets støtte nå foreslått at fylket går inn for samme ordning som staten.

Forts. s. 30

# Årets pensjonister — 1975



Foran fra venstre: Nils Opthun, Einar Mathisen, Johan Horn og Håkon Fjeldbo

Bak fra venstre: Leif Moy, Andreas Lie, Anker Fjeldbo og Sigurd Andersen

Også i år var kontorpersonalet og de av arbeiderne som var blitt pensjonert i årets løp samlet til en hyggelig sammenkomst i vegkontorets kantine en av de siste dagene før jul. Vår sjef gjennom de siste 12 år, Leif Moy, var denne gang selv blant pensjonistene.

Alle ble behørig takket for innsatsen i vegvesenets tjeneste og fikk overrakt gaver og blomsterbuketter.

Foruten de tilstedeværende, har følgende arbeidere i løpet av 1975 gått over i pensjonistenes rekke: Erling Aulie, Otto Bjørnsvik, Nils Foldvik, Harry Haraldsen, Harald Åsheim og Thorleif Aas.

Vi vil få ønske alle pensjonistene lykke til i årene framover.



# Det var en gang —

Den generasjon som under eller etter siste krig har holdt sitt inntog i denne bekymringsfulle verden, er blitt vitner til en teknisk utvikling som vel savner sidestykke i historien. Riktignok var vi før krigen også kommet godt i vei, men utviklingen til da var foregått i et relativt moderat tempo i forhold til etterkrigstidens ilmarsj. Den tekniske utviklingen har, som kjent, også satt sitt preg på arbeidsforholdene i vegvesenet - ikke minst i kontorsektoren. Det er, naturlig nok, vanskelig for den yngre garde å forstå hvor annerledes forholdene var den gangen. Om en ikke går lenger tilbake enn til krigens dager, vil forskjellen være iøynefallende. Den gangen hadde vegkontoret ingen elektriske skrive- og regnemaskiner. Regnemaskinene kunne bare brukes til addering - med ett hederlig unntak, hvor en også kunne subtrahere og multiplisere. Forøvrig besto "maskinparken" av en manuelt betjent kalkuleringsmaskin, populært kalt "snurrebassen" eller "kverna"; og en duplikator for stensil. Kopiering av f.eks. kart var et kapittel for seg - sent og omstendelig. Kopi av brev e.l. måtte tas på skrivemaskin. Brev og regninger ble journalisert i protokoller. På den tid var imidlertid alt dette relativt moderne og i høy grad avansert i forhold til tidligere slektsledds hjelpemidler på området. Og selv om midlene fantes på markedet, særlig når en går lenger tilbake i tiden, noe følgende historie kan bekrefte:

En av vegkontorets tidligere ansatte - avdelingsingeniør Blom, som mange av oss husker - var som ung ingeniør stasjonert på Røykenvik i Brandbu. Som eneste funksjonær på stedet måtte han også ta seg av alle kontormessige gjøremål. Til disse hørte kopiering av brev, som vanligvis foretas ved hjelp av en brevpresse (kopipresse). En slik innretning fantes imidlertid ikke ved vegvesenets avdeling på Brandbu, og Blom måtte derfor nytte andre hjelpemidler for å kopiere utgående brev. Fremgangsmåten, som er vist i den etterfølgende tegning, skulle ikke behøve noen nærmere forklaring.





Blom nevnte ingen ting om at det var rotter på kontoret, men det kan jo godt tenkes.

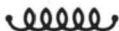
Thorbjørn Bøe



#### VEGVESENET HAR FÅTT OPPLÆRINGSUTVALG

Ved Vestfold vegvesen er det oppnevnt opplæringsutvalg. Utvalget skal gi råd om framtidig opplæring, vurdere opplæringsbehov, foreslå opplæringstiltak, gi råd om prioritering av tiltak m.v.

Som formann i utvalget ble valgt kontorsjef Leif Blomdal. Utvalget består videre av driftssjef Trygve Rognan, ing. Karl Høiland, oppsynsmann Oddvar Bakken og hovedtillitsmann Bjørn Sørлие. Som utvalgets sekretær fungerer Jan Haugerød.



## Statens bilsakkyndige i Nord Jarlsberg



Statens bilsakkyndige i Nord-Jarlsberg har sitt kontor i Horten. Gamle og dårlige lokaler er det som møter publikum når de kommer til Strandgt. 19. Kontrollhall og tekniske hjelpemidler er på ingen måte tilfredsstillende. Forholdene ligger langt under det minimumskrav en må stille til et bilsakkyndigkontor, og er langt verre enn ved de øvrige bilsakkyndigekontorene i Vestfold. Busser og lastebiler må kontrolleres ute på gata.

Kontorplassen er minimal. Tre bilsakkyndige deler ett og samme kontor. Til tross for dette går det daglige arbeidet greit, først og fremst takket være god innsats fra alle ansatte. Lederen, Jørund Maurset, bilsakkyndig John Christensen, Harald Krathe og Harald Ouff utgjør den tekniske stab. På kontorsiden er Ingrid Høiland leder. De øvrige her er Ingvill Gulliksen, Ellen Semb Bjerke og Kari Anne Grytnes.

Holmestrand tilhører også Nord-Jarlsberg bilsakkyndigedistrikt. Her er det avdelingskontor med Anne Kari Steen Johansen som eneste kontordame. To av de bilsak-





kyndige er ved avdelingskontoret 2 dager i uken. Dette er noe tungvint, men av hensyn til publikumservicen er det nødvendig å opprettholde kontoret, mener Maurset.

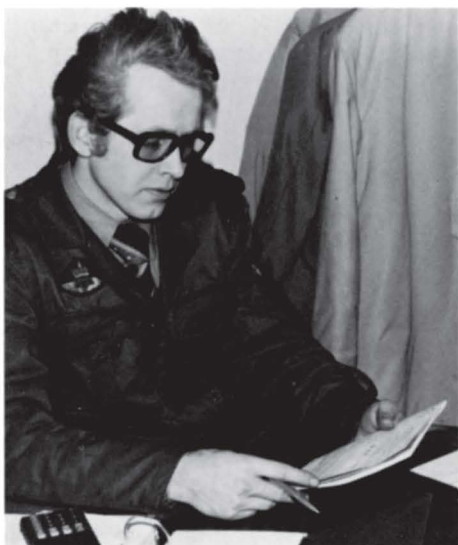
JØRUND MAURSET har vært lederen siden 1960. Ogdå den gang var kontoret i Strandgt. 19. Vi har spurt Maurset hvordan publikum reagerer på å finne Statens bilsakkyndige i så dårlige lokaler og med så små muligheter til å utføre tilfredsstillende teknisk kontroll på kjøretøyene.



- Vi har vært på dette stedet lenge, og publikum er godt kjent med de vanskelige forholdene vi har her. Jeg kan ikke huske at noen har reagert på dette. For mange år siden hadde de bilsakkyndige svært lite utstyr og stort sett dårlige kontorer. Den gang var vi vel på linje med mange andre rundt omkring. Nå har imidlertid de fleste fått nytt og tidsmessig utstyr. Hos oss har vi svært små utvidelsesmuligheter, men vi har fått et brukbart teorirom i 2. etasje og et lite tilbygg som brukes som kontrollhall for personbiler. I første rekke er det kontorplassen som byr på vanskeligheter. Vi har nå ingen muligheter til å plassere flere folk inne på kontorene. Hvis vi får en ny bilsakkyndigstilling, er vi nesten nødt å plassere en mann fast ved avdelingskontoret i Holmestrand. Kontroll av busser og trailere er svært vanskelig. Dette må gjøres ute på gata, og det sier seg selv at dette ikke er forsvarlig.

- Hva med bygging av ny bilsakkyndigstasjon i distriktet?





Bilsakkyndige Harald Ouff

forsiktig på dette felt, men ærlig talt, mitt inntrykk av kvinner bak rattet er meget godt. Kvinner er roligere og mer åvbalanserte i trafikken enn oss mennfolk, de har bedre tid langs vegen og er flinkere til å overholde fartsgrensene.

Statens bilsakkyndige i Nord-Jarlsberg får ny leder etter at Jørund Maurset går av med pensjon i vinter. Den nye lederen vil bli presentert i neste nummer av Vestfolder'n.

»»«

- Dette er et gammelt spørsmål. Vi har lenge arbeidet med dette, og en gang så det faktisk ut til at vi hadde løst problemet. Det var ved E18 på Kopstad den nye stasjonen skulle ligge. Dette er ikke lenger aktuelt bl.a. på grunn av vanskeligheter med planene i Vestfoldregionen.

- Vi har nettopp avsluttet kvinneåret, og på tampen vil vi rette oppmerksomheten mot kvinnelige bilførere. Hva er ditt syn på kvinner bak rattet?

- Kona har førerkort, så jeg må kanskje være litt



Bak fra v.: Ingrid Høiland  
Kari Anne Grytnes  
Foran fra v: Ellen Semb Bjerke  
Ingvill Gulliksen

## **Verneledermøte i Sandefjord**

Vernelederne i vegvesenet har vært samlet til møte i Sandefjord. På programmet, som var satt opp etter ønske fra vernelederne, var bl.a. følgende saker:

Verneledernes arbeidsoppgaver etter den nye loven om arbeidervern og arbeidsmiljø

Organisering av vernetjenesten

Verne- og miljøtiltak i brakker og verksteder

Ulykkesberedskap på vegvesenets arbeidsplasser

Det var organiseringen av vernetjenesten og verneledernes arbeidsoppgaver som ble de viktigste sakene på møtet. Manglende instruks for vernelederne ble tatt opp, og det ble nedsatt et 4 manns utvalg som skulle se nærmere på dette og utarbeide forslag til instruks. Forslaget skal ligge ferdig fra utvalget allerede i vår. Når instruksen kan tre i kraft, er det ennå for tidlig å si noe om.

JH



**GLEDELIG (?) MELDING** til alle lesere av Vestfolder'n. Vi vil i år komme ut med 4 nummer. Neste nummer vil foreligge allerede før ferien.

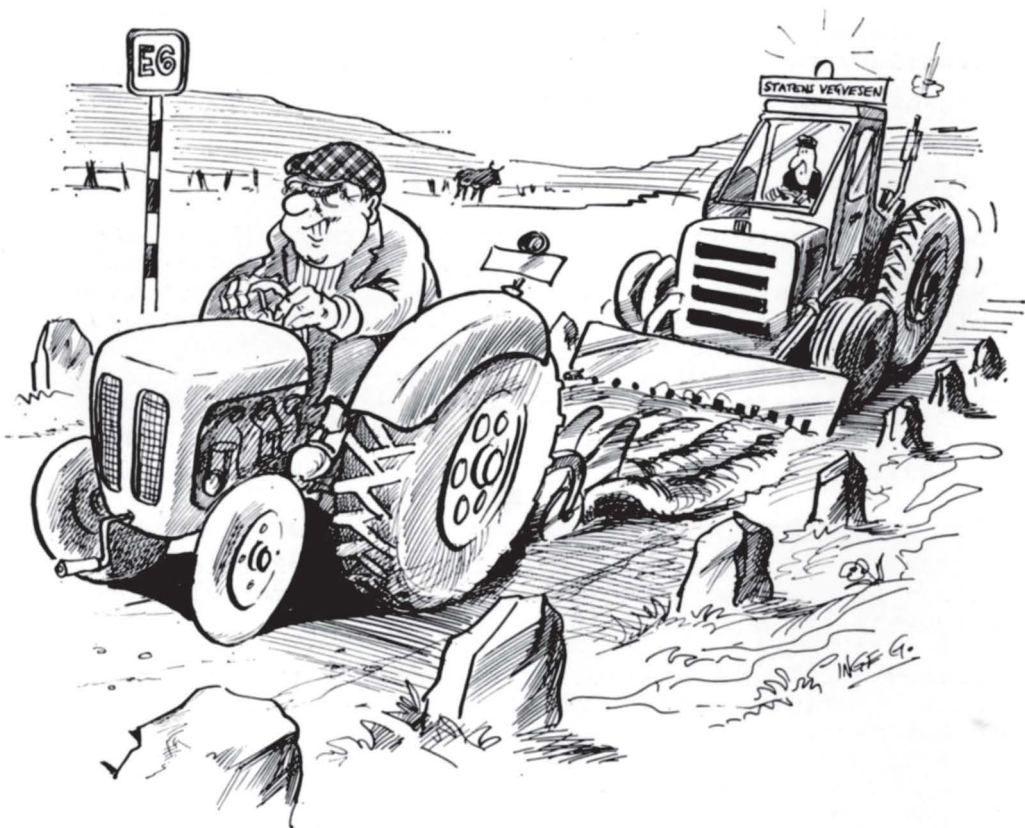
Hvis vi skal greie dette, er vi avhengig av hjelp fra alle. Artikler og tips om stoff vil bli mottatt med glede. Husk også at avisa kan være et debattforum i saker hvor det hersker forskjellige meninger.



**FOTOKONKURRANSEN** om beste forsidebilde er hittil ikke blitt noen suksess. Det er ikke kommet inn et eneste bilde til redaksjonen. Konkurransen står imidlertid fortsatt åpen, og vi oppfordrer igjen alle til å delta. Bilder kan sendes når som helst. Blant dem som er kommet inn når et nummer går i trykken vil vi velge ut det vi synes er det beste.

## Vegvesenets forhold til grunneierne

I fjor høst sendte Vegdirektoratet ut en pressemelding hvor det gikk fram at vegvesenet ville bedre forholdet til grunneierne.



Vi har spurt Hans Stordal, lederen av vegkontorets grunnsesksjon, hvordan forholdet til grunneierne er her i fylket.

- I Vestfold har vi tilsammen 1340 km riks- og fylkesveg og følgelig den dobbelte lengde med eiendomsgrenser. Det ville være bemerkelsesverdig om det ved en så lang grenserekning og med såpass mange grunneiere som naboer,



ikke skulle oppstå konflikter. Men vi kan vel si at vegvesenet i Vestfold har et jevnt over bra forhold til sine naboer.

Vi har vel også her i fylket tilfeller hvor vegen blir brukt som vendeteig og hvor landbruksredskaper nyttes uønsket nær vegkanten. På noen steder blir vegfundamentet ødelagt ved jordbearbeiding, noe som bl.a. medfører svake vegkanter.

- Hva kan årsaken til dette være?

- Årsaken ligger vel i det forhold som er påpekt i pressemeldingen, nemlig uklare eiendomsgrenser. Medvirkende årsak er vel at det kan oppstå et ugressbelte langs vegen, samt generell stigende interesse for å nytte så mye som mulig til dyrket mark.

- Gjør vi noe for å bedre forholdet til grunneieren?

- Ved alle utvidelser av vegen erverver vegvesenet nødvendig grunn til skjæringer, fyllinger og grøfter i tillegg til selve kjørebanelen. Eiendomsgrensen blir nødvendig merket og beskrevet, slik at det ikke i fremtiden skulle bli uklare eiendomsforhold i disse tilfeller. Videre arbeides det med oppklaring av grenser på veger hvor det ikke blir utført anleggsarbeid. Det blir også i disse tilfeller ervervet nødvendig grunn og foretatt grensemerking og beskrivelse. Dette er imidlertid en arbeidskrevende oppgave, som det ennå vil ta lang tid å få fullført.

- Kan vi regne med at disse tiltak vil bedre forholdet i fremtiden?

- Klare grenser er i seg selv ikke noe fysisk stengsel. Vi er i alle tilfeller avhengig av at grunneierne respekterer de grenser som blir fastlagt og gjør sitt for ikke å ødelegge vegfundamentet.

Med klare grenser og et bedre vedlikehold av vegområdet, tror jeg forholdet vil bedre seg i fremtiden.



## TRAFIKKSIKKERHETSUTVALGET---

Forts. fra s. 20

Det har i gjennomsnitt vært avholdt 4 - 5 møter pr. år, og det hersker ingen tvil om at utvalget har virket som en katalysator for forståelsen for og nødvendigheten av slike tiltak. Tiden synes moden til å diskutere om ikke trafikksikkerhetsspørsmål bør og må være en integrert del av den totale vegplanlegging. Etter at det ved vedkontoret ble opprettet en trafikkseksjon, har utvalgets sekretariat vært lagt til denne seksjon, og utvalgets arbeidsområder er allerede delvis en integrert del av all virksomhet knyttet til alt som har med samferdsel å gjøre, og særlig alt som har med veger og trafikk å gjøre ved vegkontoret. Hvordan organiseringen i framtiden vil bli, er vanskelig å spå om, selv om konturene nå etter hvert trer klarere fram. Sikkert er det imidlertid at det arbeidet som utvalget har nedlagt til nå, har vært av den aller største verdi for trafikksikkerhetens fremme.

S. G. Larsen



## OPPLÆRING AV VEGARBEIDERE

Vegdirektoratet har nå utarbeidet kurspakker beregnet på lokale kurs i fylkene for å gi vegarbeiderne en generell opplæring.

I Vestfold har vi mottatt denne kurspakken, og vi tar sikte på å avholde 2 kurs i år. Det første vil vi prøve å holde allerede i vår. Kurset er oppdelt i 8 kapitler, organisasjon og lovgivning, geometrisk utforming, prosesskoder, underbygging, vegfundamentering, vegdekker, komplottering og bruer. Hele kurset er beregnet å ta 3 dager. På hvert kurs vil det bli ca. 15 til 20 deltakere. Som forelesere på kursene vil vi bruke folk fra etaten.

Det er regnet med at alle som arbeider ute i driften skal gjennomgå dette kursopplegget.





## **Med en enkel TULIPAN**

50 år	Kåre Krokeborg	10. januar
	Gunnar Nordkvelle	21. februar
60 år	Olaf Gulliksen	11. februar
	Wera Christoffersen	4. mai
	Sigurd Kongelf	22. mai
65 år	Peder Lepperød	7. februar
	Anders Sørby	9. februar
	Kolbjørn Hoel	19. februar
	Kristian A. Sjøe	22. mai
	Harald Hansen Ruteig	31. mai

----- VI GRATULERER.

Vi ønsker velkommen:

Vegsjef Gunnar Eigeland  
Vegmester Odd Pape, vedlikeholdsområde 5  
Arne Kristian Flåtnes, bilkontrollen i Tønsberg

Vi takker for godt samarbeide:

Andreas Kåsa, oppsynsmannsassistent i omr. 5

Følgende har gått over i pensjonistenes rekke:

Vegsjef Leif Moy  
Bilsakkyndig Jørund Maurset, bilkontrollen Horten  
Oppsynsmann Per Lundal, område 5  
Oppsynsmann Alfred Jacobsen, område 1



bruk  
bilbelte

Hoguen