

VEST- FOLDER'N

Nr. 3

1978



BEDRIFTSAVIS FOR VESTFOLD VEGVESEN

Juni 1978

5. årgang



Redaktør:	Innhold:	Side
Mary Kristensen	Intermessio	3
Redaksjonssekretær:	Vedlikeholdssjefen ser	
Wenche Johansen	på Holmestrandsfjellet	4
	Ny giv i trafikksikkerhets..	8
Redaksjonsutvalg:	Vintervedlikehold.....	15
Hans Thv. Kittelsen	Verningen vegstasjon	17
Trygve Rognan	Litt om kurs i "Generell	
Frank Rød	vegbygging"	19
Bjørn Skøie	"Svelvikferja".....	21
Rolf Sommervik	Skiltmaler i gamle dager	24
Redaksjonsadresse:	Utviklingsarbeidet ved..	25
Vegsjefen i Vestfold	Miniatyrskyting	26
Postboks 323	Forslag til ny over-	
3101 Tønsberg	sendelsesblankett	27
	Sommerkryssord	28
Opplag 950	Med en enkel tulipan	31

Trykk:
Cicero A/S

Forsidebilde: Tegning på baksiden av
Mot kveld ved Vrengen - Erik Andersen
mon tro om det ikke snart
også går mot kveld for selve
Vrengen bro?



Intermessso

I norsk synonymordbok står det at intermessso er mellomspill - se hendelse, opptrinn, scene, sidesprang. - Hvis jeg velger det som passer best for meg i øyeblikket, blir det sidesprang. Jeg vil nærmest karakterisere dette mitt intermessso i "redaktørstolen" som et sidesprang. Det har vært en interessant oppgave og den har gitt meg meget. Jeg har fått kontakt med mange mennesker i denne perioden, selv om jeg desverre ikke har hatt anledning til å farte rundt omkring i fylket som en bedriftsredaktør bør gjøre. Jeg har jo hatt denne redaktørfunksjonen i tillegg til mitt vanlige arbeide her på vegkontoret, så av den grunn har redaktørjobben nærmest blitt et sidesprang for meg.

Jeg vil benytte anledningen nå når jeg for siste gang har denne lederplassen i Vestfolder'n til disposisjon å sende en hilsen til leserne. Spesielt vil jeg takke alle dere som har hjulpet meg med stoff, fotografering og ideer. Jeg har møtt velvillighet hos alle jeg har spurt om hjelp og råd, og det er jeg meget takknemlig for. Uten deres hjelp tør jeg si at Vestfolder'n nok hadde blitt meget tynn - i dobbelt betydning.

En annen ting som jeg synes har vært hyggelig er at jeg har fått inntrykk av at bedriftsavisa vår har mange lesere, jeg har fått mange reaksjoner både utenfra og her inne på kontoret. Det tyder på at avisa blir lest og at stoffet er interessant.

Til slutt fortjener radaksjonsrådet noen takkens ord for et meget godt samarbeide, god hjelp og veiledning med disse utgavene av Vestfolder'n som jeg har hatt ansvaret for.

Jan Haugerød overtar snart redaktørjobben igjen og vi ønsker ham velkommen tilbake og lykke til med det videre arbeidet med Vestfolder'n.

Mary Kristensen

Vedlikeholdssjefen ser på Holmestrandsfjellet

Når en kommer kjørende nordfra på E-18 inn til Holmestrand, vil en på den ene side ha det ruvende Holmestrandsfjellet og på den andre side jernbanen og fjorden.

For trafikken er fjellet ikke annet enn "hodepine", og rasfareskiltet, ca. 800 m nord for byen, varsler da også de vegfarende om å være på vakt for steiner i vegbanen.

Fjellpartiet som skaffer problemer for vegholdet, er ca. 500 m langt og stiger til en høyde av ca. 70 m over vegbanen.

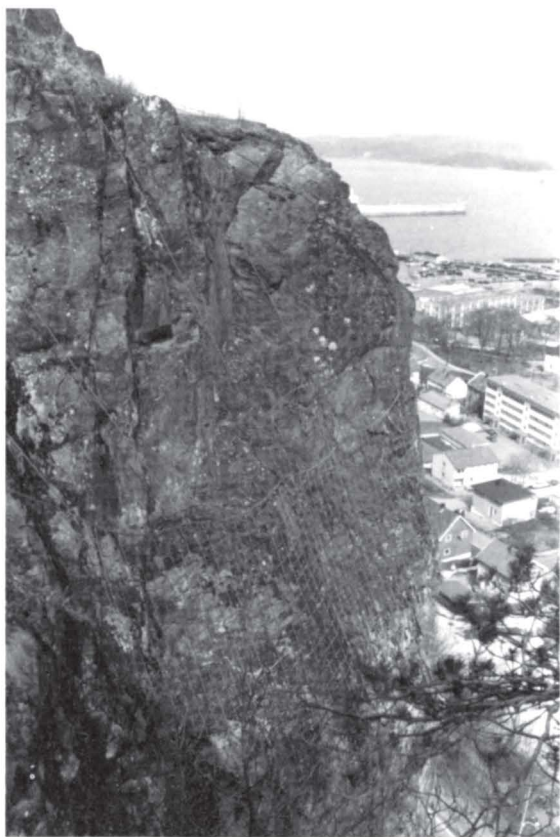


Oversiktsbilde av raset på Nyvegen.

Hvis en studerer fjellflaten og tar seg tid til å vurdere mulighetene for steinsprang, skal det ikke mye fantasi til for å skjønne hvorfor skiltet er satt opp.

Gjennom årenes løp er fjellflaten sprukket på kryss og tvers, og sprekkene går tildels langt innover i fjellmassene. Vannsig i sprekkene og sprengvirkningen av planterøtter som har fått feste i sprekkene vil sammen med regn og frost forvitte overflaten slik at større og mindre blokker etterhvert løsner og faller ned mot vegen.

Vegvesenets problem blir da å oppdage farlige fjellpartier før disse kan løsne



Sikring av fjellparti på Nyveien med stålnett.

sommernetter for minst mulig å skape problemer for trafikken.

Partiet langs E-18 er ikke den eneste delen av Holmestrandsfjellet som skaper problemer. Fjellmassivet fortsetter inn i byen, langs jernbanelinjen, og tar av opp langs riksveg 315 som her kalles Nyveien. Det var her at vi nylig hadde et ras som kunne fått større konsekvenser enn det fikk. Det var en blokk på ca.

og eventuelt forårsake ulykker.

Vegbanen må følgelig stadig holdes under oppsikt for småstein som kan varsle mer løsmasser, og fjellveggen inspiseres da også periodevis med kikkert.

Hvert 4-5 år granskes imidlertid fjellsiden meget nøye av fjellvante folk som fires ned fra toppen og renser med spett. Større blokker som kan virke farlige blir sprengt ned.

Rensearbeidet er meget omstendelig og gjøres i samarbeide med NSB, som naturlig nok er like meget på vakt mot steinras som vegvesenet. Ved en slik hovedrensk blir både veg og jernbane stengt periodevis, og arbeidet utføres i lyse



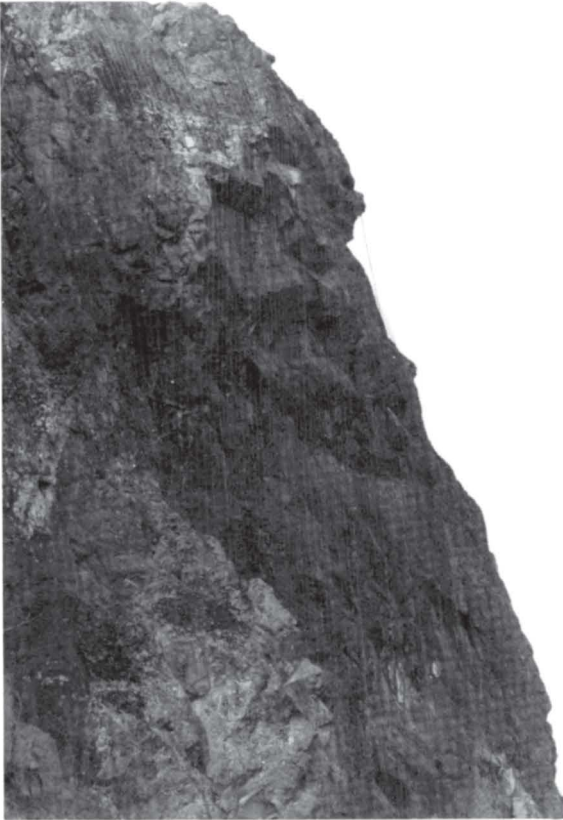
25 tonn som løsnet 10 m opp i fjellsiden og havnet på vegen, delvis under jernbanebroen ved torvet. Vegen måtte stenges helt på grunn av faren for nye ras, og togene gikk med redusert fart forbi stedet. Fjellet ble rensket og en større blokk ble sikret ved innstøping av 10 jernbolter på 5 m lengde. Partiet vil senere på året, som en ekstra sikring, bli understøttet med betong.

Steinras på Nyveien ved torvet i Holmestrand.

Lengere opp i Nyveien er et annet sikringstiltak tidligere blitt utført. Problemet her var et større fjellfrespring som ble ansett som farlig. Til sikring ble et stålnett hengt fra fjellplatået og ca. 25 m nedover fjellsiden. Nettet skal, hvis fjellblokken løsner, lede denne nedover så den ikke forvolder skade på vegen eller den nedenforliggende bebyggelse. Denne metoden ble valgt fordi boring i blokken kunne utløse steinras.



Bolter



Rundt om i fjell-
landet Norge er dette
med steinras et vel-
kjent problem, og
mer eller mindre
drastiske forholds-
regler blir tatt i
bruk for å minske
faren. Men felles
for alle som har
ansvaret for dette
arbeidet, er ønsket
om å gjøre trafikk-
sikkerheten så god
som mulig i det
enkelte tilfelle.

Til venstre:
Sikring mot ukontro-
lert steinras langs
Nyveien i Holmestrand.

Kr. Dannevig

Ny giv i trafikksikkerhetsarbeidet

Trafikksikkerhet er ingen ny tanke, så heller ikke trafikksikkerhetsarbeidet. Mer systematisk planarbeide for å hindre ulykker kom likevel for alvor først igang rundt 1970. Vestfold fikk sitt første trafikksikkerhetsutvalg i 1970 og sin første trafikksikkerhetsingeniør i 1971. Utvalget og dets ingeniør har gjort et betydelig arbeide både for å få planlagt og for å få gjennomført konkrete sikkerhetstiltak. Det som også har betydd mye er den stimulanse og interesse for trafikksikkerhetsarbeide generelt som dette arbeide har ført til.

Etter noen år, i 1974, fikk vegkontoret egen trafikkseksjon og utvalgets arbeide ble i større grad overtatt av denne. Samtidig ble stadig fler sikkerhetstiltak innpasset i budsjett og langtidsprogrammer. Utvalgets arbeide slik det var, fikk derfor ikke lenger samme betydning som tidligere. Trafikksikkerhetsutvalget ble derfor avviklet i 1977.

Samtidig kom det fra sentralt hold et sterkt ønske om å få lovfestet ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet. Stortinget sluttet seg til forslaget om å legge et slikt ansvar til fylkesutvalgene med mulighet for å delegerer til fylkessamferdselsstyret. Hva et slikt ansvar innebærer og omfatter er neppe helt klart for noen enda. Det er heller ikke avgjort om lovfestingen skal passes inn i Vegloven eller i vegtrafikkloven. Vår oppfatning er at lovfestingen mest naturlig hører hjemme i Vegloven under avsnittet om vegstyremakt.

Slik vi oppfatter det, innebærer ansvaret oppfølging på særlig tre felter:

- Koordinerende
- Stimulerende
- Kontrollerende

Det er viktig i den forbindelse å minne om at trafikk-sikkerhetsarbeidet ikke bare er noe vegvesenet eller samferdselssektoren har ansvaret for. Ansvaret hviler også på andre sektorer som blant annet skole og helse, næringslivet, boligutbygging og andre, men først og fremst på hver enkelt av oss.

Når fylkesutvalget får et lovfestet ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet er ikke hensikten å fritta den enkelte, bedrifter, organisasjoner, etater og myndigheter for dens ansvar. Hensikten er å påse - sørge for - påvirke slik at alle gjør sitt beste for å bedre trafikksikkerheten. I realiteten er dette en utfordring av dimensjoner som bringer en "ny giv" inn i trafikksikkerhetsarbeidet. Vi håper at fylkesutvalget med sine fagstyrer og administrasjoner virkelig griper fatt i denne utfordring og spør seg selv: Hva kan vi bidra med?

Ved vegkontoret tenker vi oss arbeidet organisert på tre nivåer:

1. Overordnede vurderinger/analyser. Trafikksikkerhetsutvalgets ansvar hvor blant annet samordning og "anvendt" forskning og (analyser m.v.) er viktige oppgaver.
2. Konkrete sikkerhetstiltak vesentlig knyttet til vegen og trafikken med omgivelsene. Trafikkseksjonen har et særlig ansvar for dette i samarbeide med politiet og biltilsynet.
3. Det "umiddelbare" trafikksikkerhetsarbeidet. Vi inkluderer i dette både aksjoner for å hindre at ulykker skjer og aksjonering når ulykker har skjedd. Politiet og vedlikeholdet anser vi som hovedansvarlig for dette.

Vi er nå iferd med å utarbeide nærmere instruksjer og rutiner for dette og vil derfor nedenfor gi noen opplysninger og tanker så langt.

FYLKETS TRAFIKKSIKKERHETSUTVALG - FUNKSJON OG ARBEIDS-OMRÅDER

Det nye trafikksikkerhetsutvalget for Vestfold (VFTU) ble vedtatt opprettet av fylkesutvalget den 28. oktober 1977.

Se neste side.

Utvalget ble besluttet satt sammen av

3	representanter	for fylkessamferdselsstyret
1	"	for politiet
1	"	for biltilsynet
1	"	for vegkontoret

Følgende personer ble utnevnt av sine respektive organer:

Erland Erlandsen (formann)
Odd Th. Hansen (nestformann)
Nils Nilsson
Politimester Leif Samuelson
Biltilsynssjef Magnus Bøie
Avd.ing. Nils I. Skjevik

Sekretariatet for utvalget er tillagt vegsjefens administrasjon hvor avd.ing. Øystein Ludvigsen har det daglige sekretæransvaret.

I skrivende stund har utvalget avholdt bare ett møte som stort sett gikk med til å diskutere dets framtidige arbeidsområder, forholdet til overordnede politiske organer m.v. På neste møte er det meningen at disse sakene skal avklares nærmere gjennom et forslag til instruks for utvalget og sekretæren som utvalget vil få seg forelagt.

Som det framgår av sammensetningen er utvalget dels politisk, dels faglig preget. Intensjonen er imidlertid at det primært skal fungere som et rådgivende utvalg med stor faglig tyngde overfor sitt overordnede politiske organ, nemlig fylkessamferdselsstyret. Politikerne i utvalget skal sikre god og direkte kontakt til dette overordnede organet, en kontakt som selvfølgelig bør gå begge veier. I tillegg til de ovennevnte faste medlemmene vil det være mulig å oppnevne konsultative medlemmer i forbindelse med de enkelte saker som tas opp (f.eks. helsevesen, skolevesen, kollektivtrafikkorganer osv.)

I motsetning til sin forgjenger, det forrige trafikk-sikkerhetsutvalget, skal ikke det nye utvalget fungere som et vanlig besluttende politisk organ. Det vil fremdeles tilligge fylkessamferdselsstyret som ansvarlig politisk organ på dette området, å ivareta trafikk-sikkerhetsinteressene ved behandling av vegbudsjettene gjennom blant annet prioritering av ulike prosjekter. Trafikksikkerhetsutvalget skal arbeide mer på et rådgivende og prinsipielt plan og diskutere og trekke opp linjene i fylkets framtidige trafikksikkerhetspolitikk. Det vil således ikke bli aktuelt å fordype seg i, og ta stilling, til en rekke detaljerte prosjekter som ivaretas av det vanlige budsjettarbeidet. Utvalget disponerer da heller ikke midler som skal fordeles og prioriteres på konkrete prosjekter slik det i praksis var tilfelle for det gamle utvalget.

I tillegg til den rådgivende funksjonen overfor fylkes-samferdselsstyret er utvalget tenkt å virke som et sam-lende, stimulerende og rådgivende organ for det øvrige trafikksikkerhetsarbeidet i fylket. Her kan spesielt nevnes de kommunale trafikk- (sikkerhets) - utvalg som viktige "samarbeidspartnere", ikke minst fordi utvalget er avhengig av god informasjon om synspunkter og aktu-elle spørsmål som blir reist rundt omkring i kommunene. Forøvrig kan utvalget selv ta initiativet til å ta opp aktuelle saker, foreslå analyser m.v. for å avklare for-hold av interesse for trafikksikkerhetssituasjonen i fylket. Ikke minst Vestfold's uheldige plassering på landets ulykkesstatistikk skulle tilsi stor aktivitet i så måte. I det daglige arbeid vil sekretariatet selvsagt nyttiggjøre seg den brede faglige kompetanse som allerede finnes innen vegetatens egne vegger (deriblant biltilsynet). Vi er imidlertid innstilt på en bred og utadvendt kontaktflate, blant annet vis a vis politiet for å få belyst de spørsmål som vil reise seg etter hvert.

Det vil imidlertid ennå måtte gå en tid før utvalget har funnet sin form og de praktiske resultater av dets eksis-tens begynner å vise seg. Inntil videre får vi håpe at den positive vilje som vises fra alle involverte parter

vil utkrystallisere seg i et nyttig og funksjonsdyktig trafikksikkerhetsutvalg.

TRAFIKKSIKKERHET - ET LANGSIKTIG MÅL - SÅ FORT SOM MULIG

Gjennom

- ulykkesregistreringen
- samarbeid/konultasjoner med kommuner, politi, fylkes- trafikksjef o.a.
- henvendelser fra organisasjoner, privatpersoner o.a.

fremkommer en rekke behov for tiltak for å bedre sikkerheten for alle typer trafikanter. De viktigste tiltakene vil være utbedring av ulykkesbelastede punkter (kurver, vegkryss, serviceanlegg o.a.) og bygging av gang/sykkelveger. Da vegnettet i Vestfold er svært tettmasket og det er svært mye aktivitet knyttet direkte til vegene, må vi i stadig større grad se punktutbedringer og bygging av gang/sykkelveger i sammenheng. Det må derfor planlegges mer omfattende utbedringer av hele strekninger.

Når en skal gjennomføre slike tiltak er analyse av de ulykkene som har skjedd en viktig del av planleggingen. Nye metoder som nestenulykkesregistrering (registrering av tilløp til ulykker eller konflikter, på en systematisk måte) kan være et viktig bidrag for å finne fram til riktige tiltak på et sted. Dessuten venter vi at et forbedret ulykkesregistreringssystem, som snart vil bli tatt i bruk, vil gi et enda bedre datagrunnlag å jobbe ut fra.

Arbeidet med å bedre forholdene for gående og syklende er avhengig av et omfattende samarbeid med kommunene. Disse tiltakene berører så mange interesser at planleggingen, og også grunnvervet blir svært omfattende.

Bygging av gang- og sykkelveger og utbedring av ulykkespunkter er tiltak som i hovedsak følger et vedtatt investeringsprogram. Planleggingen er i stor utstrekning knyttet til planavdelingens trafikkseksjon. Samarbeid med biltilsynet og politiet er viktig i dette arbeidet.

De større og mer omfattende tiltakene planlegges av andre ved planavdelingen. Det er grunn til å understreke at de større tiltak, som f.eks. bygging av ny E-18 over store strekninger, ny riksveg 301 osv. er nødvendig for at ulykkesnivået for Vestfold som helhet skal kunne bringes vesentlig nedover.

Som enkelt og raskt tiltak er skilting av forskjellige slag naturlig og nærliggende. Det er imidlertid et svært beklagelig faktum at respekten for skiltene etter hvert har blitt dårlig. Her ligger en stor samarbeidsoppgave, men også spesiell oppgave for biltilsynet og kjøreskolene gjennom opplæringen, og politiet når det gjelder overvåking. Selv om det har blitt praktisert en relativ restrektiv holdning når det gjelder oppsetting av skilt, ser det ut til at skiltinformasjonen er så stor, og reguleringene er så mange, at trafikantene ikke er villige til å akseptere dette. Det synes spesielt å være viktige forbudskilter (f.eks. fartsgrenser) og fareskilter som neglisjeres. Om dette forhold ikke kan bedres vil det være nødvendig å ta i bruk fysiske tiltak i vesentlig større utstrekning enn vi har brukt inn til nå.

Mye av de tiltak vi arbeider med er "flikking på gamle synder". Det kanskje viktigste bidrag til et framtidig sikkert vegnett, er at vi tar lærdom av de feil som tidligere er begått og styrer ny utbygging slik at ikke lignende problemer oppstår i framtiden. Det er nødvendig å videreutvikle samarbeidet med kommunene i arbeidet med reguleringsplanene og også når det gjelder enkeltsaker/avkjørselsspørsmål til riks- og fylkesvegene. En klarere politikk for slike forhold må drøftes og avklares mellom kommunene og fylke/stat.

LØPENDE VEDLIKEHOLD/UMIDDELBARE TILTAK

Ulykkesregistreringen, som vi nå har for hele vegnettet i fylket, er den viktigste rettesnor for hvor oppmerksomheten bør rettes. Vi vurderer også i øyeblikket trafikkulykkeskjemaene for forsikringsselskapene og om

disse kan gi oss verdifull informasjon, kanskje spesielt om de mange små ulykkene. Ulykkesoversiktene bør absolutt brukes av alle som har med planlegging av vegtiltak, eller har noe med arbeid på veg å gjøre.

Den løpende oppfølging av vegens tilstand tilligger primært vedlikeholdsavdelingen. Både for mindre utbedringer av vegnettet og i det øvrige forebyggende arbeid er samarbeid med politiet, men også vegvesenets øvrige avdelinger, viktig.

Ved en stor del av trafikkulykkene som skjer er det små, men relativt åpenbare mangler ved vegen. Det er grunn til spesielt å nevne langsgående ujevnheter i vegbanen/nivåforskjell mellom kjørebanelen og skulderen. Andre viktige forhold er siktforbedringer i kurver og vegkryss, friskt i avkjørsler og ved gangfelt, gode grøfter for å redusere problemer med vann og is på vegbanen osv..

En omhyggelig oppfølging av slike forhold er en svært viktig oppgave i trafikksikkerhetsarbeidet.

Det er nå tatt initiativ til å bedre samarbeidsrutinene mellom vegvesenets forskjellige avdelinger og blant annet politiet for å kunne gjøre tiltak på vegen på et så tidlig tidspunkt som mulig, helst før alvorlige ulykker skjer. Vi håper særlig at dette initiativet vil føre til enda bedre og direkte kontakt mellom politiet og vedlikeholdet, (vegmasterne), slik at f.eks. informasjon om trafikkulykker raskt kan bli nyttiggjort i umiddelbare utbedringstiltak.

Johan Lepperød
Øystein Ludvigsen
Nils I. Skjevik

Vintervedlikehold av gang- og sykkelveg

Det kan diskuteres om vi i dag bygger våre gang og sykkelveger på en slik måte at de kan vedlikeholdes på en skikkelig måte. Hva med kostnadene?

Om en gang og sykkelveg fysisk adskilt fra kjørebanelen skal kunne holdes åpen slik at publikum kan nytte dem må det være plass til snøen mellom vegene. Fortrinnsvis bør veger for myke trafikanter legges langt fra veger med stor trafikk og mye støy. Hvis dette ikke lar seg gjøre, bør avstanden mellom vegene være minst 5 m. Blir avstanden mindre vil en ved brøyting kaste snøen fra den ene veggen og fylle den andre. Resultatet er som oftest at gang og sykkelvegen blir fylt med snø som må kjøres bort.



Snøhaug i gang- og sykkelveg kjøres bort (kun et snøfall er lagret her.)

Bortkjøring av snø er som kjent dyrt og krever mye tid. Skal snøen bortkjøres må det antas at det i ett gjennomsnittsår vil koste vedlikeholdet kr. 50.000,- pr km. Dette er over kr. 10.000,- mer en det en bruker til ved-

likeholdet for hele året. Vanlig brøyting av gang- sykkel- og vegbane koster mindre en kr. 10.000,- pr km og år. Om en regner strengt økonomisk på ovennevnte tall og sier at en forlanger 10% rente av kapitalen de nærmeste 10 år kan en øke anleggskostnadene med ca. kr 230.000,- pr km gang-og sykkelveg om den fysiske avstand økes slik at bortkjøring av snø kan sløyfes. Videre vil det være mulig å ha like god fremkommelighet på de forskjellige vegnett under snøfall.

Dette er opplysninger som bør drøftes på planstadiet slik at en totalt sett tar hensyn til sikkerhet og økonomi ved planlegging av vegsystemet for myke trafikanter.



Stakkars fotgjenger.

Audun Nordbotten

Verningen vegstasjon

Arbeidene med Verningen vegstasjon går etter planen og og venter at bygningene vil være klare til innflytting medio august d.å. Bygningene er stort sett ferdig utvendig.



Verkstedfløy



For tiden holder en på med innredning, fargesammensetninger, anskaffelse av inventar og verktøy. Nødvendig inventar inklusivt sentralbord kommer på ca. kr 180.000,-. Verktøy, drivstoffpumper m.v. er kalkulert til kr. 400.000,-. Av økonomiske grunner må endel planeringsarbeider og arrangementer utendørs utsettes til 1979/80. Totalt vil stasjonen koste kr. 5 millioner hvorav bygningene ca. kr. 2 millioner. Oppføring av selve bygningene dekkes over egen bevilgning. De øvrige midler må hentes fra maskinsentralen og vedlikeholdet.



Hver 14. dag holdes det internt og eksternt byggemøte på Verningen. Til det eksterne møte kommer representanter fra hoved- under-entreprenører, arkitekt-konsulentfirmaer og vegvesenet. Disse møter med befaringer er viktig for dokumentasjon av at byggene er riktig utført og at fremdriften går som planlagt. Alle møter blir dokumentert med referater.

Til venstre: Thorbjørn Larsen.
Daglig leder fra hovedentreprenøren
Th. Hansen A/S, Sandefjord.

Audun Nordbotten

Litt om kurs i "Generell vegbygging"

Til nå har det vært avviklet 10 kurs i "Generell vegbygging" på Gavelstad pensjonat, Svarstad. I alt har ca. 210 stykker deltatt på disse kursene, noe som er godt og vel halvparten av alle ansatte.

Det første kurset ble holdt våren 1976, og det tiende ble avviklet nå i våres. En regner med at det nå er såvidt mange som har deltatt på disse kursene at behovet blir dekket om en senere holder kun ett kurs i året. Nyansatte vil da få anledning til å delta, i tillegg til de som ikke tidligere har hatt anledning til å være med.

Følgende emner er det forelest i på kursene:

- prossesskoder, underbygging
- vegfundament
- vegdekker
- organisasjon, lovgivning
- vegskråninger, rekkverk
- bruer
- vegnormaler
- skilting og oppmerking

Det er bare vegkontorets egne folk som har vært forelesere.

Alle kategorier ansatte har deltatt. Dette har kanskje vanskeliggjort opplegget for foreleserne, men samtidig er det interessant for deltakerne å kunne utveksle erfaringer med kolleger som til daglig har andre arbeidsoppgaver enn en selv.

Vegvesenet er en stor og mangeartet arbeidsplass, og vi kjenner kanskje ofte lite til hva våre kolleger steller med og hvilke problemer de har å stri med.

I tillegg går utviklingen så raskt at de arbeidsoperasjonene vi utførte på en måte igår, ofte gjøres helt annerledes idag. Og når vi vet at veier må bygges så rasjonelt og rimelig som mulig, er det naturlig at opplæring kommer med i bildet.



Fra et av de siste kursene på Gavelstad.

Kurset i "Generell vegbygging" er ikke tenkt å gjøre noen til eksperter, men i første rekke gi en liten innføring i hvordan vegvesenet som helhet fungerer.

Etter disse 10 kursene sitter en igjen med det inntrykk at det ble godt mottatt av de fleste, selv om det også kom fram enkelte motforestillinger, noe som for øvrig bare er sunt.

Anne Hov

"Svelvikferja" skal avløses av ny ferje og ferjeleier

INTERJU MED FERJEFØRER TRYGVE TJØME



Som kjent er det store aktiviteter i Svelvik for tiden som er "forårsaket" av vegvesenet. Riksveg 319 skal legges i ny tracé fra Rørvik til Brenna, gang- og sykkelveg fra N. Brenna til Svelvik sentrum, og sist, men ikke minst - ny ferje og nytt ferjeleie. I sammenheng med ferje og ferjeleier har vi hatt en prat med ferjefører Trygve Tjøme og stilt han en del spørsmål.

- Har du vært lenge som skipper på Svelvikferja, og hvilken bakgrunn hadde du?

Ferjefører Trygve Tjøme.

Jeg har vært på denne ferja i 22 år. Kom da som styrmann fra utenriksfart på en 17 000 tonner, og over på denne som er på 100 tonn. Begynte her fordi jeg regnet den som sikker og på mange måter stabil arbeidsplass.

- Har ikke du vært ansatt som vegarbeider, d.v.s. vegarbeidende ferjeskipper?

Ja, - jeg var i Statens vegvesen fra 19. mai 1956 til 1. januar 1973 d.v.s. i ca. 13 år. Det er nok noe uvanlig kombinasjon, og det var bare tre ferjer som ble drevet av vegvesenet. Fra 1. januar 1973 ble ferjedrifta her overtatt av A/S Bilferjer Drøbak - Hurum, så nå er jeg kommet under kystfartens bestemmelser.

- Du har trafikkert mellom to fylker og var ansatt i Buskerud vegvesen, foruten din nåværende arbeidsgiver - også hatt en del med Vestfold vegvesen å gjøre. Har det skapt mye ekstra-arbeid for deg?

Nei i grunnen ikke. Jeg har passet ferjeleiene for veg-

vesenet, den ene for Vestfold og den andre for Buskerud, og meldt ifra når noe var galt eller måtte gjøres. Dette har gått bra etter at rutinene er kommet i gjenge. Motoren er så altfor svak. Båten gjør bare 6 knop, og det er klart at når det er vind, strøm og is i sundet er vi nokså hjelpeløse med denne framdriften. Det var derfor ikke så sjelden at vi måtte innstille ferjeturene på vinterstid når det var is i sundet. Ferjedrifta måtte også innstille når denne ferja var til vedlikeholds-overhaling, fordi kjørelemmene er på selve ferja og ikke i ferjeleia som er standardutformingen. Ferja er også blitt for liten til dagens trafikk, og vi kan bare ta kjøretøyer med største lengde på 18 m. Når en har vært så lenge som 22 år på et fartøy, kommer en uvilkarlig i et personlig forhold til det - det være seg dens gode og dårlige sider.

- Du er både en av initiativtakerne, og har også vært sterkt engasjert i både utformingen av den nye ferja og de nye ferjeleiene. Har det vært en interessant oppgave?



"Svelvikferja" skal til å legge til leia, og kommer manøvrerende sidelengs.

Det har vært moro å få være med på planleggingen. Det har selvfølgelig ført til en del møter og skriving, og dermed også en god del ekstraarbeid, men oppgaven har vært interessant. Det gikk greit å få igang dialogen, og etter at det var klart at det foreløpig ikke ble noe bru over Svelvikstrømmen, gikk det hele veldig lett. Planleggingen og byggingen har tatt ca. 4 år.

- Er det vanskelig å få gjennomslag for praktiske erfaringer og synspunkter under slike prosjektarbeider sammen med "eksperter"?



Ee - nei, igrunnen ikke. Jeg har følelsen av å være hørt og stolt på. De ideer jeg hadde er stort sett kommet med, så det har gått bra.

- Bli det avbrudd i ferjedrifta når den nye ferja settes i drift?

Det skulle ikke være nødvendig på grunn av standard, ferje, ferjelaie, og at den nye båten oppfører seg pent i isen.

- Gleder du deg til å ta i bruk det nye produktet?

"Svelvikferja" på tur over sundet.

Ja forsåvidt. Det blir en innkjøringsperiode som kan bli vanskelig. Alt blir nytt. Det kan oppstå ting en ikke hadde forutsett eller fungerer som en hadde tenkt.

- Til slutt, Tjøme - når du nå fyller 60 år den 20 juni - når drar du årene inn?

Den gangen jeg var i staten, var aldersgrensen 62-65 år. Som sjømann kan jeg gå av ved 60 år. Jeg vil nok fortsette til ihvertfall alt av det nye er godt og vel innkjørt.

Rolf Sommervik

Skiltmaler i gamle dager

I 1920-årene hadde "Automobilene" i fylket vårt "G" som fylkesbokstav på registreringsskiltene.



Skiltmaleren på bildet er i ferd med å male siffrerne på et bakschild. Skiltmaleren hadde avtale med det lokale politikammer om at han til enhver tid skulle holde et beskjedent lager av skiltsett som skulle dekke det løpende behov. Når en bil skulle registreres på politikammeret ble det aktuelle registreringsnummer ringt til skiltmaleren, og han på sin side måtte straks sette igang å male tallene.

Den gangen var det ikke hurtigtørrende lakk, så leveringen av skiltene kunne først skje dagen etter. Som det ses var bakschildstørrelsen stor og siffrerne få den gangen.

Utformingen av "G" ble malt slik for ikke å bli forvekslet med C.

År 1925 Litt statistikk.

Av avgiftspliktige motorvogner i Horten og distriktet (dvs. Horten, Borre, Våle, Ramnes, Andebu og Åsgårdstrand) var det innregistrert 139 personbiler, drosjer innbefattet. Samlet bilantall for distriktet var 300.

Innsendt av Hugo Gilbu

Utviklingsarbeidet ved vegvesenet i Vestfold

Som så mange andre ting i samfunnet vårt, har også vegvesenet forandret seg med årene. Spesielt har -60 og -70 årene brakt store endringer i våre arbeidsbetingelser og arbeidsforhold. Sannsynligvis har vi også selv forandret oss ikke så lite med årene, og stiller i dag med andre krav og forventninger til oss selv og arbeidsplassen vår.

Det faktum at det har skjedd forandringer i omgivelsene våre, på arbeidsplassen og med oss selv betegnes som utvikling. Utvikling kan imidlertid være så mangt. For meg har utviklingen mellom annet resultert i en sjefsstilling med de muligheter og problemer som følger med en slik jobb. I mitt virke som vegsjef representerer utviklingen et ikke uvesentlig problem som preger både de daglige gjøremål, og former beslutninger om fremtiden. Problemene med å holde seg orientert om utviklingen innen eget fagområde, fange opp det som skjer på andre områder av betydning for vår virksomhet, er kjente problemer for mange av oss. Min første sjef i vegvesenet, tidligere vegsjef Irgens i Aust-Agder, sa før han gikk ut av tjenesten følgende: "Da jeg som ung begynte i vegvesenet var det enkelt og greit, var det noe jeg lurte på så spurte jeg sjefen. Nå er situasjonen snudd om. Mitt problem i dag som vegsjef er å vite hvem av mine unge medarbeidere jeg skal spørre for å få nødvendig viten." At problemstillingen er aktuell, kan jeg forsikre. Men informasjonsproblemet er bare ett av mange problemer lederen og vegvesenet, generelt sett, strir med. Jeg vil tro at utviklingen de siste 10 årene hvor vegadministrasjonen har doblet antall ansatte, EDB preger mange av arbeidsrutinene og driftssiden blitt sterkt mekanisert, har påvirket vår arbeidssituasjon slik at det kan være ønskelig å sjekke om alt er såre vel. Vi må desverre erkjenne at utviklingen selv har styrt oss i vesentlig grad. Under veis har vi sikkert fått elementer på godt og vondt, og jeg føler nå at det kan være nyttig for oss å stikke fingeren i jorda for å se hvor vi er. Vi må finne fram til de positive sider ved vår arbeidssituasjon og utvikle dem i pakt med ønsker og behov i organisasjonen og omgivelsene.

Det har lenge vært et ønske å komme i gang med mer systematisk utviklingsarbeid ved vegvesenet i Vestfold og da drevet som en naturlig del av all annen planlegging og utvikling av virksomheten. Jeg ønsker at dette arbeidet skal omfatte hele vår organisasjon, ansatte ved vegkontoret, ledelsen i administrasjonen og ute i "marken", ansatte i vegarbeidsdriften og ved biltilsynsstasjonene.

Forts. s. 30

VEGANYTT:

Miniatyrskyting

Det er nå igang miniatyrskyting etter mange års opphold. Det har vært snakket om flere ganger tidligere, men en har ment at interessen har vært for liten.

Sylvi Skogsholmen er forkvinnen for dette laget, hun står kort sagt for alt.

Jeg tenkte at det kanskje kunne være av interesse for noen at jeg skrev litt om denne sporten, og håper samtidig på at flere blir inspirert. Laget har 2 geværer til utlån for de som ikke har sitt eget. I januar d.å. startet vi i kjelleren på Barkåker idrettshall, hvor vi har trent på 15 m. For tiden er vi ute og trener på 50 m og 100 m, men vi er igang igjen til høsten innendørs. En konkurranse pr. post mellom Troms- og Vestfold vegkontor har vi også vært med på.

Vi kommer til å trene sammen med Kaldnes lag på onsdagene i sommersesongen på Nøtterøy skytterlags bane fra ca. kl. 17.30. På 100 m følges det et program som tilsværer konkurranseopplegg. Vi starter med 5 enkeltskudd liggende med anvisning etter hvert skudd.

Så går vi igang med 5 skudd i serie liggende,
deretter 5 " " stående,
og så 5 " " knestående.

Til slutt tar vi en serie på 10 skudd hvorav 3 skudd er stående, 3 skudd er knestående og 4 skudd er liggende. Det er anvisning etter hver serie. På 50 m skytes det kun liggende. På denne avstand er man avhengig av kikkert på grunn av anvisningen. Det er tillatt med reim og "krykke" på 50 m og 100 m.

Dette var kort fortalt hva vi driver med, men hvis noen ønsker flere opplysninger kan dere henvende dere til Sylvi Skogsholmen, vegkontoret, eller noen av de andre som dere vet er med på disse onsdagskveldene.

Banen ligger for øvrig ved Lofterødanlegget på Nøtterøy. Sylvi Skogsholmen og Gunnar Eriksen kan gi nærmere opplysning om hvor dette er. Til slutt oppfordrer jeg noen av veteranene som var med for noen år tilbake å skrive noen ord om hvorledes det gikk for seg dengang.

Gunnar Eriksen

Forslag til ny X - 005 -

oversendelsesblankett.

- I følge avtale
- Ikke i følge avtale
- Tiltross for avtale
- Deres kommentar utbedes
- Behold Deres kommentar før Dem selv
- Franker vennligst Deres brev til meg
- Önskes i retur
- Önskes absolutt ikke i retur
- Til Deres orientering
- Kan kastes i papirkurven
- Jeg finner meg ikke mere i Deres injurier
- Gledelig jul og godt nyttår
- Gratulerer / kondolerer
- De vil höre nærmere fra meg
- De vil höre nærmere fra min advokat
- Forklaring utbedes snarest
- Er min kone/datter hos Dem
- Mitt erstatnings krav: kr.....
- Vil De velge våpen, tid og sted!!!!
- Med takk for lånet
- Til underskrift
- Når vil Deres kvalitet bli forbedret
- Vi mötes kl....
- Saken er i orden
- Hvorfor svarer ikke Deres telefon når vi ringer
- Hils Deres sekretær / telefondame
- Takk for den tid vi har kjent hverandre
- Takk for sist !

Dato

Med hilsen / Med vennlig hilsen

Kjærlig hilsen / Deres / Din

Sommerkryssord

Det blir foretatt trekning blant riktige løsninger.
Tre heldige får tilsendt hvert sitt lodd i Pengelotteriet.

1	G	2	A	3	T	4	E	N	5	A	6	V	7	N	8	T	9	S	
10	U	T	E	N	11	T	I	O	12	R	13	I	O						
14	N	A	H	E	N	15		16	D	E	D	A	L	17	B				
18	N	19	O	R	S	K		20	E	N	F								
21	A	O	U				22	A	R		23	V	I	E	T				
	R		24	S	25	A	26	F	T	E	R		K					F	
	↓	27	L	E	M	I	N	28	G		29	O	K	30	S	E			
31	E	M	N	E	N	E	32	A	L		33	U	E	R					
	I		34	E	N	G		E		35	A	L							
36	G	37	F				38	E	39	M	40	N	41	E	T	42	Y	V	E
43	E	R	I	44	K	45	R	O	D	E		46	K	A	N				
47	L	E		48	R	O	T	E	N	50		51	K	K					
52	A	S	F	A	L	T				53	A	L	E	R					
55	N	E		56	P	J	O	57	L	T	E	R	E	N	58				
59	D	R	E	P	E	R		60	E	T	T								I

VANNRETT

1. Har de fleste gater
10. Har ikke
11. Svensk tall
12. By (ikke norsk)
14. Bar
16. Pronomen
17. Ark (omv.)
18. Språk
20. Artikkel
21. Vokaler
22. Tidsrom
23. Forenet
24. Væsker
27. Dyr
29. Husdyr
31. Temaene
32. Fisk
33. Fisk
34. Åker
35. Oppdrett
36. Naboer
38. Tema
41. Tall
43. Guttenavn
45. Hadde en vegvokter
tidligere
46. Klarer
47. Side
48. Del av plante
51. Like
52. Er det mye av på vegene
53. Oppdretter
55. Fase
56. Drinken
59. Slår ihjel
60. Tall

LODDRETT

1. Sjef
2. Vaskepulver
3. Krus (flertall)
4. Blir enig
5. Konjunksjon
6. Går videre
7. Flere
8. Et problem i Vestfold
9. Gris (dansk)
13. Hast
15. Er noen ved vegkontoret
(forkortelse)
17. Form for ferie (best.)
19. Like
22. Spiste
25. Slutt
26. Kroppsdel
27. Naboer
28. Fase
30. Øyne
35. Konjunksjon
37. Gjør enkelte som er sinte
39. Valgspråk
40. Like
42. Pene
44. Skarp
49. Har Norge
50. Tidsrom
54. Søk
57. Side
58. Tall

Løsningen sendes Vestfold vegkontor, Vestfoldern
innen 1. august. HUSK Å OPPGI NAVN OG ADRESSE.

Utviklingsarbeidet ved....

Forts. fra s. 25

Som første del i et systematisert utviklingsarbeid av organisasjonen vår, er det igangsatt en organisasjonsundersøkelse ved vegadministrasjonen i Vestfold. Opplegget tar sikte på i første omgang å ta for seg de problemer og muligheter som finnes innenfor administrasjonen i utviklingsammenheng. Før eller siden vil vi imidlertid komme bort i forhold som berører driften og biltilsynet og det er da nødvendig at disse tas med i undersøkelsen og det videre utviklingsarbeid. Opplegget tar sikte på å oppnå resultater på kort sikt, det vil si innen våren 1979 hvor rulleringsarbeidene i forbindelse med Norsk Vegplan skal være avsluttet. Videre ønsker vi å gi arbeidet et noe lengre perspektiv og vil da skue fram til 1982 med muligheter for å ta for seg mer omfattende utviklingsoppgaver.

Til å styre organisasjonsundersøkelsen og utviklingsarbeidet er det etablert en styringsgruppe bestående av samarbeidsutvalget pluss avdelingslederne ved vegkontoret. Jeg håper på denne måten at vi kan få engasjement og samarbeid med de forskjellige yrkesgrupper og yrkesorganisasjoner. På denne måten skulle det også være mulig å gi informasjon og bygge opp forståelsen og kompetansen for slikt arbeid hos driften og biltilsynet som siden skal komme mer aktivt med i utviklingsarbeidet.

Tønsberg 1. juni 1978

Gunnar Eigeland



**Stoff til neste nummer må vi ha innen
15. august 1978**





Med en enkel TULIPAN

50 år	Bengt G. Olofsson Jan Hansen	30. juli 8. juli
65 år	Hans Lepperød Bjarne Sørlie	7. juli 16. august

De som ikke ønsker sine fødselsdager bekjentgjort må ai redaksjonen beskjed.

Vi ønsker velkommen:

Bente Paulsen,	adm/øk.avd
Torleif Henninen,	anleggsavd.
Einar Larsen,	vedlikeholdsavd.
Øivind Gjerstad,	"
Nils Roar Opthun,	"

Følgende har gått over i pensjonistenes rekker:

Alf Berg
Knut Skaug
Kristian A. Sjue



G O D
S O M M E R !