

---

# VEST- FOLDER'N

---

Nr.1

1979

---



# BEDRIFTSAVIS FOR VESTFOLD VEGVESEN

Februar 1979

6. årgang



Redaktør:	Innhold:	Side
Jan Haugerød	Gledelig melding	3
Redaksjonssekretær: Grethe Foyen Jensen	Framtidig hovedvegnett i nordre Vestfold	4
Redaksjonsutvalg: Hans Thv. Kittelsen Trygve Rognan Frank Rød Bjørn Skøie Rolf Sommervik	Sikring av anleggsveger Veteraner i vedlikeholds avdelingen	6 10
Redaksjonsadresse: Vegsjefen i Vestfold Postboks 323 3101 Tønsberg	Glattkjøringsbane i Vestfold	12
Opplag 1000	Bråstopp i vedlikeholdet av fylkesveger	15
	Dobbel overflatebehand- ling	16
	Personalkonsulent	19
	Håndholdte bormaskiner	21
	Kjørelærere på glattisen	26
	Å salte eller ikke å salte	28
	90 km/t på E-18	29
	Med en enkel tulipan	31

Trykk Cicero A/S

Forsidebilde:

Den nye ferjen i Svelvik.



# Gledelig melding

TIL ALLE VESTFOLDER'NS LESERE

Redaksjonsrådet har besluttet at vi i 1979 skal forsøke å gi ut Vestfolder'n 6 ganger. Det vil si at avisa skal komme hver 2. måned. Det vil gi oss mulighet til å presentere mer aktuelt stoff i form av ferskere nyheter og gi større mulighet for å ta med debattstoff.

Av kapasitetsmessige grunner vil vi kutte noe ned på sideantallet. Vi i redaksjonen har også andre arbeidsoppgaver som må gjøres.

Vi håper at avisa heretter skal bli bedre og mer aktuell enn den hittil har vært. Men dette avhenger av at alle ansatte, så vel inne på kontoret som ute i driften, bidrar med forskjellig. Vi vet at det er mange som "sitter" på synspunkter og meninger om mangt og meget innen etaten. Jeg oppfordrer hermed alle til å si sin mening i Vestfolder'n. Fra neste nummer vil vi gi spalteplass under tittelen "Ordet fritt". Førstemann som kommer med bidrag under denne tittelen får et lodd i pengelotteriet.

Om du er redd for skriveferdighetene, skal du bare ta kontakt med oss i redaksjonen. Vi skal hjelpe deg med å få det hele ned på papiret.

I redaksjonsrådet har vi også diskutert om vi skal fortsette med den samme størrelsen på avisa eller om vi skal lage den like stor som Vegem og Vi. Vi har også tenkt på bruk av farger og en annen måte å trykke avisa på, slik at vi kan få inn mer stoff på det samme sideantallet. For å forklare dette nærmere, vil vi be deg ta fram et nummer av Vegem og Vi og sammenligne Vestfolder'ns tekst med teksten der. Du vil da se at teksten i Vegem og Vi er noe mindre og at den er ordnet i flere spalter (kolonner) på siden.

Nå vil vi høre dine synspunkter på dette. Du får her en fin anledning til å være med på å bestemme hvordan Vestfolder'n bør bli i framtiden. Du kan skrive ned noen ord og sende til redaksjonen, eller du kan si fra muntlig til redaksjonen eller et av medlemmene i redaksjonsrådet.

Jan Haugerød

# Fremtidig hovedvegnett i nordre Vestfold

Endelig - den 23. januar 1979 - kom saken om E-18 i nordre Vestfold opp i Stortinget. Saken ble debattert i 2 1/2 time, og vedtak ble fattet. Hvor entydig dette vedtak er, vil de nærmeste uker og måneder vise.

Det er rart å sitte i Stortingssalen og følge behandlingen av en slik sak. Mange lange og vektige innlegg, men nesten ingen Stortingsrepresentanter som sitter i salen og hører på. Kanskje bare 10-15 stykker. Noen av talerne er "høflige" og blir sittende i salen for å høre på de andre. Andre bare kommer for å holde sitt innlegg og forsvinner så ut av salen igjen. Først når saken tas opp til avstemning begynner salen å fylles, og antall stortingsrepresentanter i salen stiger - denne gang opptil 95 stykker. Dette betyr altså at 60 representanter var fraværende - noen på reiser rundt omkring i landet - andre på komitémøter i Stortingsbygningen.

Men hva ble så vedtaket? For ikke å bli tatt for feiltolkning er det vel best å sitere ordrett:

E-18 gjennom nordre Vestfold og den lokale vegløsning for Holmestrand bygges ut i samsvar med St.meld. nr. 106 for 1977-78 etter de forutsetninger som går frem av flertallets merknader i Innst.S. nr. 155 for 1978-79.

Vi får da forfølge saken videre og finne frem innstillingen. Der står det blant annet:

Fleirtalet i nemda går inn for eit lineval for E-18 som i prinsippet ligg opp til Regjeringa sitt val av Kombinasjonslina. Fleirtalet sine føresetnader og atterhald for val av Kombinasjonslina gjeld følgjande tilhøve:

1. Alternativa er lagt fram som såkalla "vegutgreiingar". Planarbeidet er ikkje kome ned på det meir detaljerte hovudplannivået. Fleirtalet legg avgjerande vekt på Regjeringa sin føresetnad om at hovudplanane for parsellane vert samordna med generalplanane for kommunane og behandla i samsvar med gjeldande føresegnar.

2. Fleirtalet går inn for at Kombinasjonslina vert lagt til grunn for den vidare utbygging av E-18 i samsvar med meldinga som no ligg føre. Første etappe i utbygginga av E-18 vert strekningen frå Buskerud grense til kryss med Rv 315 ved Hillestad. Skulle utgreiingar om val av framtidig hovudvegnett gjennom kommunane Ramnes, Sem og Stokke føre til at ei vestre lineføring frå Hillestad og sørover i fylket i høve til noverande E-18 vert aktuell, går fleirtalet ut frå at departementet i så fall kjem tilbake til Stortinget med spørsmålet om ny trase for linevalet sør for Hillestad. Under planarbeidet må det leggjast vekt på omsynet til jordvern, trafikkmiljø, randbusetnad og trafikktryggleik.
3. Utgreiinga av hovudvegnettet frå Hillestad og sørover i fylket må klårleggjast i god tid før lokal omkøyringsveg for Holmestrand og E-18 frå Buskerud grense til Hillestad er bygd ferdig ut.
4. Gjennomføring av E-18 etter Kombinasjonslina vil krevje ei etter måten lang utbyggingstid. For å løyse dei akutte problem i Holmestrand meiner fleirtalet at det må byggjast ein lokal omkøyringsveg så snøgt det reint praktisk kan la seg gjere. Fleirtalet har ingen innvendingar mot at dette skjer etter den såkalla 3 tunnelloysinga kostnadsrekna til 50 mill. kroner (1978-prisar). Fleirtalet føreset likevel at dette vert vurdert i generalplanssamanheng i samarbeid med Holmestrand kommune. Dersom ein innanfor den same kostnadsramme kjem fram til andre alternativ som ut frå trafikk- og miljøomsyn gjev ei betre løysing for Holmestrand enn 3 tunnelloysinga, vil ein ikkje motsette seg at eit slikt alternativ vert vald. Fleirtalet finn det ønskjeleg om dei aktuelle instansar kan kome fram til ei endeleg avklaring av val av lokal trafikkloysing i Holmestrand så snøgt at utbygginga kan kome igang i 1980.

På dette grunnlag skal vi nå diskutere bl.a. den lokale løysing i Holmestrand med de berørte parter. Hva disse diskusjoner vil føre til vet jeg ikke nå, men når dette

forts. s. 29

# Sikring av arbeidsveger

I 1977 laget vegvesenets Kjell Aukrust, avd.ing. Erik Andersen ved vedlikeholdsavdelingen, en plakat om sikring av arbeidsveger. Plakaten ble godt mottatt og også premiert. Vi tror at de fleste kjenner plakaten, men gjengir allikevel her et minibilde av den.

Kanskje er det oppfordringen gjennom plakaten som har virket. I alle fall begynner det nå å bli fart i arbeidet med sikring av arbeidsveger.

Et godt eksempel på en sikker arbeidsveg har vi på Svelvikanlegget hos oppsynsmann Johnsen. I nordenden av anlegget går den nye riksvegen i en stor fjellskjæring. Terrenget er bratt og vanskelig å ta seg fram i. Ikke lenge etter at arbeidene ble satt i gang, var det klart at det her måtte gjøres noe for å sikre gangadkomsten til det sted hvor borvogna er plassert. Anleggsfolkene tok opp saken, og etter et nærmere samarbeid med verneleder Karsten Gjersøe og representanter fra arbeidstilsynet, ble det enighet om hvordan det hele kunne løses på en enkel og forsvarlig måte.

Det var oppsynsmann Johnsen og verneombud Otter Jahren som stod for arbeidet. Det ble utført som utfyllingsarbeid mellom det øvrige sprengningsarbeidet. Det hele er blitt en billig og god løsning.

Det er bygd ei trapp på 8.5 m. Denne er plassert i fjell-

MÅ DU BRUKE  
"GEIT OG PIGGHAKKE"  
TIL OG FRA ARBEIDSPLASSEN?



En god begynnelse til en sikker arbeidsplass er en

**SIKKER ARBEIDSVEG**



Den 8.5 m lange trappa har rekkverk på begge sider.

skjæringen med en helningsvinkel på  $65^{\circ}$ . Videre går gangvegen langs skjærings-  
toppen fram til det sted hvor borvogna er plassert. Gang-  
vegen er sikret med rekkverk. Etter hvert som borvogna flyt-  
tes innover i fjellet, for-  
lenges gangvegen og rekkverket, slik at det hele tiden er en trygg gangforbindelse fram til borvogna.

Otter Jahren bygde trappa. Han kan fortelle til Vest-  
folder'n at trappa er noe bratt, men at dette måtte gjøres på grunn av den bratte fjellskjæringen og anleggs-  
trafikken på den nye vejen. Han gir også det råd til evt. andre trappesnekkere i vegvesenet at trinnhøyden godt kan være noe større enn det som er vanlig for innendørs trapper.



Gangvegen går langs skjæringstoppen. Den er sikret av et rekkverk bestående av 2 tau.

Forts. neste side



I en annen fjellskjæring noe lenger syd på anlegget begynner terrenget nå å bli så vanskelig at det kan bli nødvendig å lage egen gangveg også på dette sted. Oppsynsmann Johnsen opplyser at dette vil bli vurdert i nær framtid.

Jan Haugerød

Verneombud Otter Jahren og oppsynsmann Georg Johnsen har hatt ansvaret for arbeidet.



HANS THV. KITTELSEN er blitt formann i samarbeidsutvalget for 1979.

Det er 9 år siden SU sist hadde en formann som kom fra driften.

Vi vil komme tilbake med et intervju med Kittelsen i neste nummer av Vestfolder'n.



# Kontorassistent

NÅ OGSÅ I DRIFTEN



Gerd Bakke er eneste kvinne på Vervingen

Den nye bemanningsplanen for vegstasjonene innen vedlikeholdsavdelingen er iverksatt på Vervingen vegstasjon i distrikt 3. I planen inngår at det skal ansettes kontorhjelpe på heltid.

Gerd Bakke ble ansatt i denne stillingen. Hun er den første og hittil eneste kvinne i dette tidligere mannsamfunnet.

Gerd har vært på Vervingen i vel 3 måneder og trives godt. Hun har ansvaret for sentralbordet og bilradioen. I tillegg betjener hun publikum i ekspedisjonen og har ansvaret for arkivering av alle brev og dokumenter som sendes til vegstasjonen.

Vi ønsker Gerd Bakke velkommen i etaten.

Jan Haugerød

# Veteraner i vedlikeholdsavdelingen

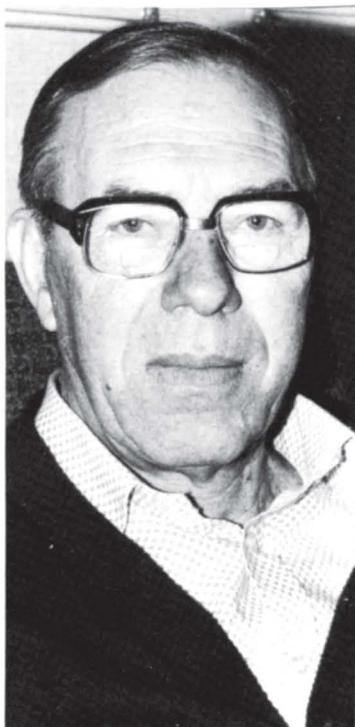
DENNE GANG: ODD CLEMENTZ

Tre sentrale skikkelser i vedlikeholdsdriften har i 1978 sagt takk for seg og trådt inn i pensjonistenes rekker. Det er vel ingen innen Vestfold vegvesen som tviler på hvem det kan være. Som vegmestere i hvert sitt distrikt har de hatt en kontaktflate som strekker seg langt utenfor etaten.

Alf Berg sluttet den 31. mai. Deretter sa Odd Clementz og Nils angjordnet takk for seg den 31. desember. Disse 3 har en samlet tjenestetid i vegvesenet her i fylket på 127 år. Ja, du leste riktig, 127 år. Vi kan ikke la dette gå upåaktet. I dette og de neste 2 nummer av Vestfolder'n vil vi bringe et intervju med hver av disse veteranene.

Odd Clementz er førstemann i ilden. Hele 35 år har han lagt bak seg innen vegvesenet i Vestfold. Han begynte som kontrollør i 1943. Også før den tid hadde han vært innom vegvesenet på mer Vegmester Odd Clementz eller mindre tilfeldige jobber, men i 1943 trengte oppsynsmann Rolstad en kontrollør på Auli-anlegget, og da var det gjort. Interessen for jobben var til stede, og i 1944/45 tok han oppsynsmannsskolen. Men det var knapt med jobber, og i 1946 fikk han valget mellom å jobbe på Skiensveien eller som funksjonær inne på vegkontoret. Han valgte kontoret, og dette ble hans arbeidsplass fram til 1959.

Jeg ønsket meg først og fremst et arbeid som oppsynsmann og så meg om etter en oppsynsmannsjobb i den tid jeg arbeidet på kontoret. I lange tider var det ingen jobber som ble ledige, men på slutten av 1950-tallet begynte det å bli bedre. I 1959 ble det ledig oppsynsmannsjobb



da Fjeldbo flyttet fra Grefsrud. Den jobben fikk jeg, og da bar det ut i driften.

I den tiden hadde vi både anlegg og vedlikehold. Jeg hadde som område Ramnes, Våle, Holmestrand og søndre del av Sande. Det eneste innenfor dette området som var holdt utenfor, var storanlegget på E-18.

Det gikk ikke lang tid før vi fikk funksjonsdelingen og faste vedlikeholdsdistrikter. Da flyttet jeg sørover og fikk distriktet Sandefjord, Tjølling og Kodal. Dette har i store trekk vært mitt område helt til jeg sluttet.

- Du har alltid vært en typisk vedlikeholdsmann. Ditt motto har vært "best mulig vegbane".

Jeg har vært ansatt i vedlikeholdet, og da skal det gå først. Hvis vi med våre midler skulle drevet anleggsvirksomhet, ville det gått utover vegvedlikeholdet. Det er først og fremst trafikantenes ve og vel vi skal tenke på. Det er for trafikantene vi arbeider, og da skal vi ikke drive storstilt anleggsarbeid. Denne holdningen skyldes også i en viss grad at de arbeidsfolkene jeg hadde den første tiden i vedlikeholdet var vegvoktere og ikke anleggsfolk.

Når jeg reiste rundt i distriktet var humøret på topp, og jeg plystret og sang i bilen så lenge vegen var bra. Hvis jeg oppdaget huller, sank humøret etter hvert som hullene dukket opp. Men det var ikke ofte det var huller. Jeg har alltid hatt førsteklasses arbeidsfolk, og vi har hatt et godt samarbeid. Alle har vist hva de skulle gjøre, og da har det vært lett å være vegmester.

- Du var tidlig ute med å få faste dekker på vegene i distriktet ditt.

Faste dekker hever standarden og er av stor betydning for trafikantene. Ved siden av dette sparer vedlikeholdet penger på grusspredning og høvling. Jeg må nok innrømme at vi enkelte ganger var for raske med å legge fast dekke, men hvis vi skulle ha ventet til samtlige

forts. s. 30

# Glattkjøringsbane i Vestfold

LANDETS 4. BANE ER ÅPNET I HOF



Norges Automobilforbund har i samarbeid med Statens vegvesen startet opp en omfattende virksomhet for å gi alle bilførere i landet en bedre føreropplæring enn det som har vært hittil. I denne forbindelse skal det i alt bygges 28 helårs øvingsbaner på forskjellige steder i landet. Hensikten med disse banene er å gi føreren instruksjon og opplæring i å mestre bilen i ulike situasjoner og å tilpasse hastigheten etter forholdene.

Landets 4. øvingsbane er nå ferdig. Banen ligger ideelt til ved Lian grustak i Hof. Den formelle åpningen fant



Vegdirektør Karl Olsen foresto den høytidelige åpning av banen



NAF-sjåfører testet banen for de innbudte gjester på åpningsdagen.

sted den 18. desember. Banen i Hof er den andre på østlandet og dekker biltilsynsdistriktene Tønsberg, Horten/Holmestrand, Drammen, Kongsberg og Notodden, hvor det årlig utstedes ca. 5800 førerkort. Inntil banen i Skiensområdet blir ferdig i 1980, skal banen i Hof også dekke biltilsynsdistriktene Sandefjord og Larvik.

Selve banen dekker et område på 40 mål. Det er 2 rette øvelsesområder og en sving med totalt 11500 m<sup>2</sup> asfaltdekke. Rettstrekningene er 220 m lange med en total bredde på 30 m.

For å oppnå den ønskede friksjon er øvelsesfeltenes overflate behandlet med et bek-produkt som under driften om sommeren overrisles med vann. Det oppnås da en friksjon tilnærmet glatt vinterføre. I vinterhalvåret blir banen islagt.

Forts. neste side

Det er Norges Automobil-Forbund som står for finansiering, bygging og drift av banen. Banen i Hof har kostet 2.35 mill. kroner.

Kursvirksomheten på banen skal gjennomføres av kjøreskolene. Hovedøvelsene på banen er korrekt bremsing og nødmanøver på rett strekning, korrekt kjøring i sving og heving av skrens. Baneavgiften pr. elev blir kr. 100.-. Banen vil også bli brukt av NAF og andre bilorganisasjoner på kveldstid og på lørdager.

Dette blir ikke en perfektjonering av en motorinteressert elite. Det dreier seg om er etter hvert å få alle - særlig nye, men også eldre bilførere - til uten risiko å lære seg fundamentale nødvendigheter i bilkjøring på glatt føre.

Jan Haugerød



VÆR MED PÅ Å GJØRE VESTFOLDER'N TIL  
EI MER AKTUELL AVIS DITT BIDRAG TIL  
NESTE NUMMER MÅ VI HA INNEN

## 15. MARS

NB! HUSK INNLEGG UNDER ARTIKKELEN  
" ORDET FRITT "



# BRÅSTOPP I VEDLIKEHOLDET AV FYLKESVEGER

For 1979 er budsjettet for vedlikehold av fylkesvegene skrumpet inn med hele 40% i forhold til 1978. Fra 24,35 mill i 1978 til 14,7 mill i 1979. Så vil man naturlig spørre om det kan gå bra?

En minste målsetting for vedlikehold av veger må være å opprettholde den eksisterende vegstandard. Slik at det som allerede er investert i vegene ikke går tapt igjen.

Videre å sørge for at denne vegstandard best mulig kan utnyttes av vegtrafikken året rundt.

De aller fleste av vegene i Vestfold er gamle og egentlig ikke bygget for biltrafikk. Etter at bilene kom og etter hvert også en stadig økende trafikk, ble det påtrengende nødvendig å gjøre vegene mere bæredyktige og bedre framkommelige. En del av de viktigste vegene har da også fått anleggsbevilgninger og blitt bygget helt om. Bruene har fått særlige bevilgninger og idag tåler de aller fleste bruene 8 Tonns akseltrykk eller mere.

Men full ombygging til vegnormalstandard har av økonomiske grunner bare vært mulig for en del av vegnettet. Og for fylkesvegnettet en meget liten del.

Når det likevel, og særlig etter midten av 60-årene, har skjedd en kraftig standardheving også på veger som ikke har hatt anleggsbevilgninger, skyldes dette investeringer på vedlikeholdssiden.

Det var dårlig økonomi bare å reparere veger som ble kjørt istykker i teleløsningen. Det lønte seg bedre å drenerer og forsterke vegkroppen det minimum som skulle til for å forhindre sammenbrudd i teleløsningen.

På samme måte med grusdekkene. Med økende trafikk ble det vanskelig og kostbart å holde gode grusveger. Det lønte seg bedre, og ga bedre kjøreforhold, å legge faste dekker av overflatebehandlingstype.

forts. s. 24

# Dobbel overflatebehandling

Etter diverse harde diskusjoner og økonomiske kalkyler begynte vi i 1973 å legge dobbelt overflatebehandlingsdekke i Vestfold.

Året før kostet vedlikeholdet av grusvegene i vedlikeholdsområdene 4 og 5 ca. 2.5 mill. kroner, dvs. nok til å legge et fullverdig asfaltdekke på alle grusvegene hvert 7. år. Vedlikehold av asfaltdekkene (bortsett fra nye dekker) kostet 0.35 mill. kroner. Tar vi hensyn til konsumprisindeksen, ville vedlikeholdet av grusvegene i 1978 kostet område 4 og 5 ca. 3.8 mill. kroner, dvs. 35 % av disponible midler.

Den beslutning som ble tatt i 1973 har vist seg å gi gode resultater. Til vedlikehold av alle faste dekker (ikke nye slitedekker) bruker vi i dag ca. 5 % av bevilgningene. Område 4 har nå fast dekke på alle veger, og i område 5 gjenstår kun mindre partier av fylkesvegnettet hvor det er anleggsvirksomhet.



Først sprøytes det ut asfalthøsting (en blanding av asfalt og white-spirit).





Deretter spres det ut pukk i asfaltløsningen.



Til slutt vales det hele, og dekket er ferdig.

Forts. neste side

Hva er dobbel overflatebehandling og hvordan legges den ?

1. Først rettes grusvegen nøye opp.
2. Det sprøytes ut 2 kg RC (asfaltløsning) pr. m2.
3. 30 kg godkjent steinmaterieell 16-24 mm spres ut og vales.
4. 1.8 kg RC pr. m2.
5. 20 kg steinmaterieell 12-16 mm som pkt. 3.

Dekket er ferdig og koster 8-9 kroner pr. m2. De enkleste asfaltdekker (Agb 16) koster 20-25 kroner pr. m2.

Et dobbelt overflatebehandlet dekke må fornyes eller forsterkes etter 4-5 år. Dekket er lønnsomt om det holder over 2 år. Asfaltdekket varer omtrent det dobbelte av overflatebehandlet dekke, og vil være lønnsomt etter 5-7 år.

Audun Nordbotten



DAMELAGET ETTERLYSER

## Håndballtrener

Vegas damehåndballag lider sterkt under mangel på trener. Er det noen som vil forbarme seg over oss en gang i uken, tirsdag kl. 16.00-17.00 i A-hallen ?

Henvendelse: Vegkontoret tlf. nr. 13210 til Turid eller Mona.

# Personalkonsulent

MED UTVIKLINGSARBEID SOM HOVEDOPPGAVE

Vår nye personalkonsulent heter Per Vaadal. Han er ny som personalkonsulent, men på ingen måte ny på vegkontoret. Allerede i 1969 ble han ansatt som ingeniør på planavdelingen. Dette var hans arbeidssted inntil han ble ansatt som personalkonsulent i fjor.

I tillegg til sin utdanning har Vaadal utdannet seg som bedriftsøkonom.

Hans arbeid som personalkonsulent vil i første omgang i vesentlig grad bestå i å være det koordinerende ledd i, og drivkraften bak, det utviklingsarbeid som ble startet opp for ett år siden.



PER VAADAL

Utviklingsarbeid er et noe fjernt begrep for mange av oss, selv om vi etter hvert bl.a. gjennom Vestfolder'n har lest noe om det.

## 1. Vi har spurt Vaadal hva utviklingsarbeid er.

På alle arbeidsplasser foregår det alltid en eller annen form for forandring i arbeidssituasjonen og arbeidsmiljøet. Denne daglige utviklingen er egentlig utviklingsarbeid. Når vi nå lager et "prosjekt" ut av dette, så er det fordi vi ønsker at utviklingen skal skje mer systematisk og planmessig enn tidligere. Utviklingsarbeid innebærer ellers at virksomheten legger forholdene til rette og stimulerer til at de ansattes synspunkter og erfaringer skal komme fram. Den positive utvikling vi ønsker for hver enkelts arbeidssituasjon og virksomheten totalt sett, er både nå og i framtiden avhengig av de ansattes medvirkning.

forts. neste s.

2. - Har du noen tro på at vårt prosjekt vil gi resultater ?

Jeg tror "prosjektet" har noe for seg og vil gi resultater. Bare det å få analysert og vurdert sin egen og virksomhetens situasjon må være verdifullt. Vi vil i så fall ha skaffet oss et bedre utgangspunkt for det vi ønsker å utvikle oss mot.

"Prosjektet" har så langt påvist både positive og negative sider ved virksomheten vår. Det er imidlertid ingen grunn til å overdimensjonere problemene, og vi trenger heller ingen revolusjon for å komme a' jour. Resultatene er imidlertid avhengig av hvorvidt vi vil prioritere arbeidet i tiden som kommer. Videre må vi ta for oss de egentlige årsaker til problemene og ikke angripe symptomene.

Hvis vi så kan akseptere at problemene kan løses uten fine rapporter og evig gjeldende argumenteringer, da tror jeg på resultater. De ting vi tar standpunkt til og iverksetter nå, som resultat av et utviklingsarbeid, må etter min mening "forfines" og korrigeres etter hvert som vi får grunnlag for det.

3. - Når kan vi vente oss de første resultater ?

Resultater er avhengig av hvordan vi prioriterer dette arbeidet i forhold til andre pålagte arbeidsoppgaver. Siden "prosjektet" i vesentlig grad er avhengig av de ansattes engasjement og arbeidssituasjon, må vi akseptere at resultatene ikke komme over natten.

Det burde imidlertid være mulig å finne fram til løsning på mindre "problemer" i løpet av ettervinteren og våren.

Det foreligger nå innstilling vedrørende laboratoriefunksjonen. Denne ligger til høring på de forskjellige avdelingene.

forts. s. 25

# Håndholdte bormaskiner

## HVORDAN SKAL VI BRUKE STØVSUGER OG LODD ?

Boring med håndholdte maskiner har vært behandlet på alle hold innen vegetaten. Alle er enige i at bruken av disse bør begrenses mest mulig, men vi kan ikke vente at de vil forsvinne helt fra vegvesenets drift.

For å begrense skadevirkningene ved bruk av slikt utstyr må vi benytte de hjelpemidler som er til rådighet. Først og fremst kan nevnes lodd og støvsuger.

Lodd til å henge på hammeren er et godt hjelpemiddel til å begrense vibrasjonen i brukerens armer og skuldre. Slik vibrasjon gir plager som er godt kjent blant tjenestemenn som har arbeidet med håndholdte bormaskiner over lengre tid.

Støvsugere til håndholdte bormaskiner har vært i bruk her i fylket i ca. 4 år. Det har vært noe blandet reaksjon til bruken av disse, men det ser nå ut til at de fleste bruker støvsugeren.

Støvsugeren fungerer ikke godt uten at den blir brukt og vedlikeholdt på en fornuftig måte. Støvsugeren bør plasseres slik at f.eks. hele salven kan bores uten at flytting blir nødvendig. Slangen er 10 m, og det skulle være tilstrekkelig i de fleste tilfeller. Vær også oppmerksom på at det skal være minst mulig snø der boret settes an. Eventuell snø vil smelte og hindre luftgjennomgang i filtrene.

Støvsugeren er enkel å betjene. Manøvreringskranen har 3 stillinger. Når hendelen på kranen står rett opp, er lufttilførselen stengt. Hendelen kan slås over til begge sider, og vi får da enten suging eller vibrasjon.

Støvsugeren skal vibreres for hver 15. bormeter. Vibreringen skal foregå i 1-2 minutter. Vibrering over 5 minutter vil skade filtrene og må ikke forekomme. Ved vibrering vil støvet som har samlet seg i filtrene ristes ned i plastsekken under støvsugeren. Plastsekken må byttes før den blir overfylt.

Hver 200. driftstime skal støvsugeren tas fra hverandre

forts. neste s.



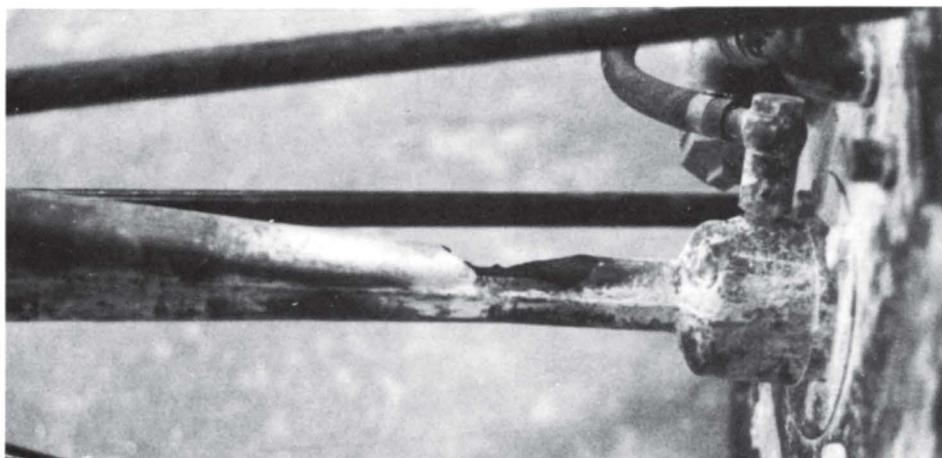
Støvsugeren var full av støv og sand. Dette skulle vært vibrert ned i posen.

for grundig rengjøring og sjekking. Ved første gangs demontering er maskininstruktøren med, men den senere rengjøring må brukeren foreta selv.

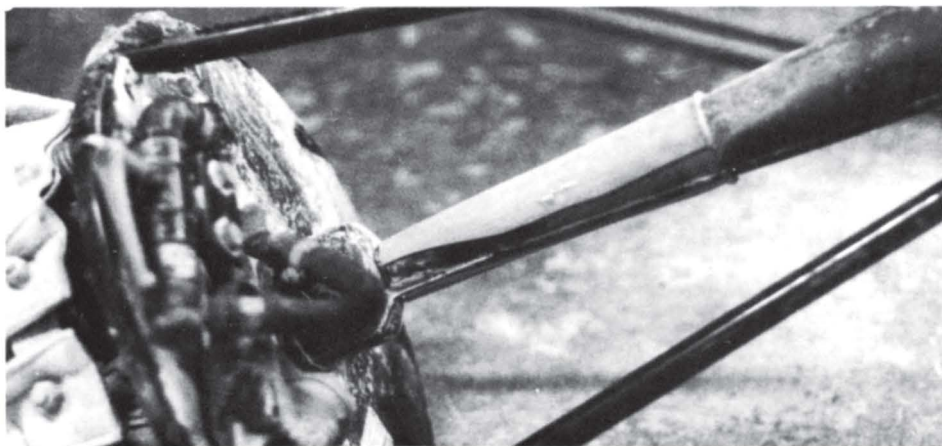
Vibrering og rengjøring er meget viktig for at støvsugeren skal fungere tilfredsstillende.

Dessverre har vi hatt tilfeller av at det har oppstått feil. Dette skyldes ofte dårlig vedlikehold. I enkelte tilfeller har resultatet blitt kostbare reparasjoner som kunne vært unngått ved bedre ettersyn fra brukerens side.

De bildene vi her har tatt med er fra en støvsuger som kom inn til Ås for en måneds tid siden. I dette tilfelle har vedlikeholdet av støvsugeren vært særdeles dårlig. Støvsugeren var full av støv, og i lengre tid har den blåst støvet ut på toppen i stedet for å få støvet ned i posen på undersiden.



Støvet har blåst ut på toppen og forårsaket hull i sideveggen på ejektoren.



Plastplugg til borhull er ikke det rette å reparere slike feil med.

Bildene er tatt med til skrekk og advarsel. I disse ressurs-  
svake tider med innsparinger på alle plan må utstyret tas  
bedre vare på.

Karsten Gjersøe

Bråstopp i.....  
forts. fra s.15

En rekke andre små tiltak som utvidelser i skjæringer for å lette snøbrøytingen, rydding av siktlinjer m.v. er også tiltak som vedlikeholdet gjør.

Hvor mye som fra år til annet har kunnet brukes på denne måten, har variert. Ikke minst med vinterforholdene. Lange og snørike vintre med mye snørydding har gitt lite igjen å rutte med til utbedringsarbeider. Mens milde og snøfattige vintre, som i perioden 1970-75, har vært gode også i denne henseende.

Beskjeftigelsesmessig er det også nødvendig å ha en del slike arbeider. Vinterberedskapen må nødvendigvis ha en del folk når snø og uvær setter inn. Men disse folkene må også ha skikkelige jobber å gå til i perioder med godt vær.

En viss utvikling av vegnettet basert på vedlikeholds- midler er følgelig en naturlig foreteelse og kommer i tillegg til minstemålsettingen om å opprettholde det eksisterende. Uten denne utvikling ville vegene idag sett likedan ut som i midten av 60-årene.

Når nå midlene til vedlikeholdet av fylkesvegene skjæres så vidt drastisk ned, må vi redusere virksomheten tilsvarende.

Denne reduksjon vil måtte gå på alt som ikke er øyeblikkelig nødvendig for å få vegene til å fungere.

Asfaltdekkene på fylkesvegene har i gjennomsnitt en levetid på 8-10 år. Det vil si at 10-12% bør fornyes hvert år. Men vi kan bremse ned dette for et år eller to uten store skadevirkninger hvis vi bare kan ta det igjen senere. For 1979 sparer vi ca. 5 mill. på denne posten.

Den andre hovedmuligheten for besparelser er å kutte ut alle utbedringsarbeider utenom inngåtte forpliktelser. Dette innebærer bl.a. stopp i vårt program med å få fast dekke på alle fylkesvegene.

forts. neste s.



Dermed mister vi også den alternative beskjeftigelsen særlig på vinteren. Og i første omgang må vi ta denne belastningen over på vedlikeholdet av riksvegene. Men tap i arbeidsplasser betyr dette i alle fall. Det er en av grunnene til at vi sist høst måtte stoppe inntak av nye folk i forbindelse med den naturlige avgang.

Fylkestingets medisin mot den vanskelige økonomi fylkeskommunen sliter med, er hard å ta på vegsiden. Men vår oppgave er å gjøre det best mulige ut av det vi har fått å rutte med. Og så får vi arbeide for og tro at det lar seg gjøre å oppnå et fylkesvegbudsjett som i et hvert fall tillater oss å leve opp til den minstemålsettingen som er nevnt innledningsvis.

Trygve Rognan



Personalkonsulent.  
forts. fra s. 20

Disse 2 forslagene omfatter organisatorisk plassering, arbeidsoppgaver, bemanning, lokaliteter m.v.

Det foreligger også innstilling vedrørende skiltefunksjonen.

4. - Når vil utviklingsarbeidet også komme til å omfatte driften ?

Jeg mener at prosjektet kan ta opp og løse endel problemer i endel av virksomheten uten at vi kommer i konflikt med den øvrige virksomhet. I de tilfeller hvor arbeidet tar opp forhold som berører utedriften, så vil vi komme tilbake til dette senere. Foreløpig har vi imidlertid ikke konkrete planer for å sette i gang noe utviklings-"prosjekt" i utedriften.

Det er imidlertid muligheter for at vi i løpet av vinteren vil starte opp i biltilsynet.

Jan Haugerød

# Kjørelærere på glattisen

## BILTILSYNET MED KURSTILBUD TIL KJØRESKOLENE

Den nye glattkjøringsbanen i Hof var ikke mer enn så vidt åpnet før den ble tatt i bruk. Det var kjørelærere/instruktører fra hele Vestfold og deler av Telemark og Buskerud som fikk anledning til å prøve seg på glattisen i Hof.

Det var biltilsynet i Tønsberg som tok initiativet til et kurs for kjørelærere/instruktører ved kjøreskolene. Kurset skulle omfatte et mørkekjøringsprogram og en øvingsdag på glattkjøringsbanen. Her skulle det innøves de øvelser som elevene senere skulle lære. Tanken bak opplegget var å gi alle kjøreskolene en ensartet opplæring, slik at elevene ved skolene senere skulle få den samme opplæring på banen uansett hvilken kjøreskole eleven kjørte ved.

Inspektør Erik Duvholt utarbeidet detaljprogrammet i samarbeid med en kjøreskole i Tønsberg. Biltilsynet dekket kursutgiftene, og NAF stillte banen til gratis disposisjon.

Det var full oppslutning blant kjørelærere/instruktører ved alle fylkets kjøreskoler. Den dagen som var avsatt på banen, gikk med til praktisk øvelse i korrekt bremsing og nødmanøver på rett strekning samt korrekt kjøring i sving og heving av skrens. Hver deltaker fikk til sammen 2-3 timers trening på isen.

Sjåførlærer Reidar Karlsen fra Tønsberg var en av deltakerne på kurset. Han kunne fortelle at kjøreskolene lenge har savnet et sted hvor det er mulig å drive glattkjøringskurs hele året. Her vil elevene få anledning til å prøve hvordan bilen oppfører seg på glatt veg allerede før de kommer ut i trafikken som sjåfør i egen bil. Tiltaket bør derfor være et godt hjelpemiddel i kampen for å begrense ulykker som skjer når den første snøen kommer om høsten. Vi må være klar over at elevene etter 1 times kjøring på banen ikke er i stand til å mestre bilen i enhver situasjon på glatt veg. Det som er viktigst her er å lære deltakerne at bilen på glatt føre oppfører seg på en helt annen måte enn ellers og at hastighetsnivået har stor betydning for bremselengder, manøvreringsevne m.v. De obligatoriske øvelsene på banen vil gi gode eksempler på dette.

forts. neste s.

Karlsen kunne også fortelle at kjørelærerne så meget positivt på det kurset biltilsynet holdt på banen. Det er svært viktig at alle kjøreskolene gir sine elever en ensartet opplæring i glattkjøring og en opplæring som er i tråd med det biltilsynet ønsker.

Etter det vi kjenner til, er det første gang at biltilsynet går ut med et så omfattende opplæringstilbud gratis til folk utenfor etaten. Opplegget var så vellykket at det bør følges opp i andre fylker etter hvert som det bygges flere glattkjøringsbaner.

Jan Haugerød



VESTFOLD FYLKES TRAFIKKSIKKERHETSUTVALG har gitt ut sitt første meldingsblad.

Det er avd.ing. Øystein Ludvigsen ved vegkontoret som er bladets redaktør. Han opplyser til Vestfolder'n at det tas sikte på å utgi 1 nummer i kvartalet. Bladet vil først og fremst ta for seg forskjellige forhold omkring ulykkes-situasjonen i Vestfold og følge opp utviklingen i ulykkes-mønsteret på fylkets veger.

Bladet sendes gratis til ansatte på vegkontoret, politiet, lensmenn, kommuneadministrasjonene, lokalavisene, motor-organisasjoner m.fl.

Hvis det er noen som er interessert i bladet som ikke har fått det første nummeret, kan de henvende seg til Ludvigsen på vegkontoret.



# VEGA'S SKIDAG

Bedriftsidrettlaget VEGA's årlige skidag vil denne gang gå av stabelen lørdag 3. mars kl. 10.00.

Arrangementet vil bli lagt til vegvesenets nye vegstasjon på Verningen.

Opplegget vil bli av tradisjonell art. Det blir anledning til å få kjøpt forfriskninger.

Skigruppa



## Å salte eller ikke å salte --- det er spørsmålet

Dette emnet har vært oppe til diskusjon i Vestfolden mange ganger. Det har vært delte meninger også hos oss, men vi har hittil holdt oss unna saltingen. Isteden har vi på andre måter forsøkt å bedre fremkommeligheten med f.eks. spesielle asfaltdekker enkelte steder på E-18, krabbespor på rv. 310 og økt beredskap for strøing på vanskelige partier. Det at våre nabofylker Buskerud, Telemark og Østfold (riktignok med en fjord imellom) salter, har økt presset på oss.

På tross av dette har vi i forbindelse med statsvegbudsjettet for 1980 forutsatt at vi heller ikke skal salte vinteren 1979/80. Nå har imidlertid Vegdirektoratet i brev av 29. januar d.å. kommet med så klare signaler til oss at vi nok må regne med at det blir salting på E-18 og kanskje også andre viktige veger fra kommende vinter. Vi må derfor passe på at vi nå denne vinteren får benyttet anledningen til å lære opp vårt nøkkelpersonell i saltingens edle(?) kunst.

Eig.

# 90 km/t på E-18

Fra våren blir det for første gang i historien trolig tillatt å kjøre over 80 km/t på en vegstrekning i Vestfold. Strekningen det gjelder er E-18 fra Bommestad via Farriseidet til Sky. Vegen, som er ca. 6 km lang, er skiltet som "motorveg av klasse B", og dersom vårt forslag vinner gehør hos politimesteren i Larvik og i Vegdirektoratet, kan skilter med tekst 90 km/t komme opp på forsommeren. Dette er i tråd med Stortingetsmeldingen om fart og fartsgrenser.

Finn E. Berg



Fremtidig hovedvegnett...

forts fra s. 5

leses, har det allerede vært holdt flere møter om saken. Den første kontakten med Holmestrand kommune er fastsatt til mandag 29. januar 1979. Så kommer det vel til å gå slag i slag fremover til møtet med samferdselsministeren, som er berammet til 13. februar 1979.

Det har vært spennende dager hittil - men det blir like spennende å følge saken videre fremover mot anleggsstarten. Vi skal ha usedvanlig "klaff" for å få anleggsstart i 1980. Det er kanskje mer realistisk å regne med 1981.

Vi skal komme tilbake med mer informasjon om denne saken i senere nummer av Vestfolder'n.

Gunnar Eigeland



Veteraner i.....

forts. fra s. 11

vegstreknings hadde blitt forsterket, ville vi fortsatt hatt mange veger med grusdekke. Jeg tror at det vi har gjort har vært både det beste og billigste for vegvesenet.

I mange tilfeller har vi også forsterket vegene. Det gjelder først og fremst de veger som har en viss trafikkmengde. Riksveg 304 fra Haukerød til Åsrum er et godt eksempel på dette.

- Har vegvesenet vært en god arbeidsplass ?

Jeg har aldri angret på at jeg begynte i vegvesenet. Samarbeidet har alltid vært godt både med mine arbeidsfolk ute i distriktet og kollegene inne på kontoret. Det har nok hendt at vi ikke har vært enige i ett og alt, men vi har bestandig kommet fram til gode og fornuftige resultater.

Jan Haugerød



PÅKJØRSEL AV BARNEVOGN I FOTGJENGERFELT = NY DRESS

I en Vestfoldavis for 30. januar 1979 står å lese:

"Politimesteren i ..... har reagert meget strengt overfor en Oslo-bilist som 23. november i fjor kjørte på en barnevogn i et fotgjengerfelt ved Torvet. I barnevognen satt to barn, men til alt hell kom de så å si uskadd fra hendelsen. Nå er den 38-årige bilisten ilagt en bot på 800 kroner."

Avisen synes altså at en bot som nesten tilsvare det en vanlig god dress koster er en meget streng reaksjon.

Er det rart at respekten for fotgjengerfelt enkelte ganger kan synes noe dårlig?



## Med en enkel TULIPAN

50 år	Grethe Foyen Jensen	20. mars
60 år	Odd Fallet Otter Jahren	24. mars 15. april
65 år	Johan Gjelstad Eivind Lie Arne Aasestad Charles Jahnsen	23. mars 28. " 5. april 17. "

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

Vi ønsker velkommen:

Ragnar Eckhoff	planavd.
Vidar Sending	ERU-ingeniør

Følgende har gått over i pensjonistenes rekker:

Hans Mayn Anholt  
Odd Clementz  
Hugo Gilbu  
Nils Langjordet  
Karl Røraas  
Toralf Sørensen

**SELVFØLGELIG!**

**Når vi går ut, så bruker  
vi . . .**



**..REFLEKS!**