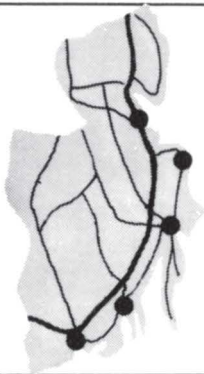


VEST- FOLDER'N

Nr. 3

1979





**VEST-
FOLDER'N**

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 3 – AUGUST 1979

6. ÅRGANG

Redaktører:

Jan Haugerød
Erik Andersen
Hans Thv. Kittelsen

Red.sekr.:

Grethe Foyn Jensen

Redaksjonsråd:

Trygve Rognan
Frank Rød
Bjørn Skøie
Rolf Sommervik

Redaksjonens adresse:

Vegsjefen i Vestfold
Postboks 323
3101 TØNSBERG

Opplag:

1000 eksemplarer

Sats og trykk:

Cicero a.s, Tønsberg

Forsidebilde:

Betonganlegg på E-18

INNHold

| | |
|---|----|
| Nye redaktører | 3 |
| I felten med verkstedvogna | 5 |
| Energisparing | 6 |
| Veteraner i vedlikeholdsavd. ... | 7 |
| Messedeltakelse 1979 | 9 |
| Nye biltilsynsstasjoner | 10 |
| Glattkjøringsbanen i Hof | 11 |
| Ordet fritt | 12 |
| Gassmasker | 13 |
| Pensjonister på tur | 14 |
| Veivalsen | 16 |
| Informasjonsmøte om betong- dekke | 17 |
| Aktuell informasjon | 19 |
| Rumlefelt | 21 |
| Fremtidig hovedveinett i Nordre Vestfold | 23 |
| Personalia | 23 |

NYE REDAKTØRER

Fra og med dette nummer har Vestfolder'n 3 redaktører. Dette er et resultat av at ingen ville frigjøres for å påta seg oppdraget alene når Jan Haugerød går over i annen stilling. Etter drøftinger med SU har vi derfor etablert et redaksjonsutvalg på 3 personer som i fellesskap skal ha ansvaret for avisa.

Foreløpig er Erik Andersen og Hans Thv. Kittelsen på plass. Tredjemann kommer senere når vi får besatt en ledig stilling i sekretariatet.

Intet er mer naturlig enn at vi lar de nye redaktørene presentere seg selv:



Erik
Andersen

Først og fremst vil jeg presisere at jeg ble spurt om å være medredaktør i Vestfolder'n. Når det er sagt, må jeg innrømme at jeg sa ja til jobben, så der ligger i så fall min

del av skylden for å havne i trioen som skal føre Vestfolder'n videre.

Det å være med på å forme bedriftsavisa vår ser jeg på som en utfordring. I denne utfordringen ligger det jeg mener bør være avisas hovedfunksjon. Den bør etter min mening være med på å bryte ned de barrierer som er i ferd med å bygge seg opp rundt de enkelte avdelinger og spesialfunksjoner i vegvesenet. Fremmedgjøring er blitt et aktuelt ord innen etaten og ikke uten grunn.

Avisa bør være et kommunikasjonsledd mellom avdelinger, seksjoner, ledelse, kontoret og de som jobber ute. Den bør få hver enkelt av oss til å se opp et øyeblikk for å registrere hva våre kolleger og arbeidskamerater arbeider med og hvilke problemer de har. Avisa bør være et forum for samarbeidstanker, saklig meningsutveksling, informasjon og vegunderholdning (det siste må ikke forveksles med ordinært vegvedlikehold). Den bør også inneholde tilbakeblikk og framtidsperspektiver.

Skal avisa kunne leve opp mot disse målsettingene, er det viktig at den får en aktiv leserskare.

Store som små bidrag honoreres med trykksverte. Om en ikke er god med ord, kan bilder duger. Løse eller faste ideer kan redaksjonen hjelpe til med å utforme. Jeg har sagt ja og håper dere andre er med og skaper et trivelig produkt. Avisa skal jo være av oss alle for oss alle.



Hans Thv.
Kittelsen

En del lesere av Vestfolder'n lurer vel nå på om han Kittelsen skal være med på alt når det er klart at undertegnede, Erik Andersen og Jan Haugerød skal være de som inntil videre skal sørge for at Vestfolder'n kommer ut. Jeg vil nå begrunne dette litt nærmere.

Da jeg lenge har følt behov for et bedre samarbeid i vegvesenet, og ser Vestfolder'n som et aktiv bidrag til dette, faller det naturlig for meg å være interessert i avisas skjebne. Dessuten synes jeg det er fint med et informativt og kontaktskapende organ i en så spredt og mangeartet virksomhet som vegvesenet. På grunn av vanskeligheter med å få ansatt ny redaktør etter Jan Hauge-rød, sa jeg meg på forespørsel villig til å hjelpe med og få utgitt Vestfolder'n.

For meg er ikke saken slik at jeg absolutt vil eller må være med på å produsere Vestfolder'n. Det er hensynet til avisa og dens framtid som opptar meg mer enn personen Kittelsen i dette tilfellet. Jeg vil derfor benytte denne anledningen til å bekjentgjøre at jeg stiller min plass i redaktørstaben åpen til eventuelle andre i vegvesenet som måtte

ønske å overta min plass (jeg har ikke tenkt å løpe fra mitt ansvar før eventuelle andre kan overta). Jeg blir ikke fornærmet om jeg blir byttet ut. Hvem som eventuelt skal overta min plass, kan ikke jeg avgjøre alene. Det blir det vegsjefen og samarbeidsutvalget som gjør.

Når jeg nå skal være med for kortere eller lengre tid og redigere stoff til Vestfolder'n, vil jeg få komme med noen ønskemål for dette arbeidet. I retningslinjene for bedriftsavisene i vegvesenet står det at avisene skal informere og gi et tverrsnitt av det som skjer i etaten. Videre skal avisene være et forum for fri meningsutveksling. Jeg skulle ønske at vår avis kunne bli brukt mer til fri meningsutveksling. F.eks. kunne jeg tenke meg at vi i redaksjonen kunne få innlegg til ordet fritt spalten som går på avisas innhold. Jeg har det ønske for avisa at den ikke skal styres i noen bestemt retning, men være så nær opp til hvordan leserne vil ha den som mulig. Er det slik at noen vil gi oss ros eller ris og ikke vil skrive dette, er vi også takknemlig for muntlige henvendelser. Allikevel vil jeg gjenta noe jeg tidligere har sagt i Vestfolder'n. Jeg vet det er mange som har meninger om både store og små ting. La oss få noen av dem på trykk!

Erfaringene hittil i Vestfolder'ns historie har vist at det er lite tilgang på stoff fra utedriften i vegvesenet (jeg tenker på stoff produsert av utedriften). Hvis ikke dette forhold endrer seg til det bedre, er jeg innstilt på å være journalist i marken, men for all del, la ikke det være noen sovepute for dere som måtte sysle med tanken om stoff til Vestfolder'n.

I felten med verkstedvogna

Tekst og foto: Per Härter

En dag i juni slo vi følge med servicemann Olav Smørdal og verkstedvogna ut på oppdrag. Problemet denne gang var en bulldozer på Lønnskollen som ikke ville starte.

Meldingen kom inn til verkstedkontoret like etter klokken sju om morgenen. Dette var et typisk oppdrag for Smørdal, som straks rigget seg klar. Selv om verkstedvogna alltid står klar, er det allikevel en del forberedelser som skal til. Nødvendige deler og aktuelt spesialverktøy skal skaffes til veie.

Vel framme konstaterer Smørdal raskt at det er starteren som har røket. Etter en del kommunikasjon

med vegsentralen viser det seg at det på Ås er en byttestarter til Cat 140 G, og at den også passer i bulldozeren.

Mens Smørdal venter på starteren, får han tatt seg av en del andre småting på den samme maskinen. Når servicevogna viser seg, dukker det som regel opp andre maskinførere som har småproblemer med sine maskiner så en blir aldri arbeidsledig.

Straks starteren ankommer blir den montert, og etter kort tid er maskinen i drift igjen.

Mens Smørdal holder på med bulldozeren kommer neste jobb.



Service på Catepillar DC. Bjarne Karlsen (til venstre) og Olav Smørdal.



Olav Smørdal i ferd med å montere ny starter i en bulldozer på Lønnskollen.

Det er en diesellekasje på en hjul-laster. Ved hjelp av litt improvisa- ring har han også klart denne job- ben.

«Nå på sommeren er det rent godt å være servicemann på verk- stedvogna. Om vinteren kan det være mange sure og kalde jobber, men totalt sett er det en fin jobb», sier Smørdal og kjører videre til neste oppdrag.

Energisparing

Nå skal vi spare bensin og olje i vegvesenet også. Vi er en stor for- bruker av oljeprodukter, og Veg- direktoratet har tatt initiativet til en sparekampanje innen etaten. Direk-

toratet har pekt på en rekke tiltak som kan igangsettes uten at det vil føre til nevneverdig redusert drift:

- Alle motorer må justeres korrekt (pumper, dyser, forgassere, ven- tiler, tenning).
- Unødvendig tomgangkjøring av motorer må opphøre. Det må henstilles til alle førere av kjøre- tøyler at det kjøres med omtanke, holdes moderat og jevn hastighet slik at unødig bremsing og aksel- rasjon unngås.
- Oppsamling og salg av spillolje må intensiveres.
- Temperaturen i bygningene kan senkes noen grader. Tempera- turen kan senkes ytterligere uten- om arbeidstiden. Det må vur- deres om fyringsanlegg kan slås av om natten.
- Arbeidstakerne må samordne transport til og fra arbeidsstedet. Der det er mulig, settes opp ar- beidsruter som kan ta med man- ge mann. Hjemkjøring av laste- biler må unngås der det ikke er nødvendig av beredskapshensyn. Muligheten for bedre koordine- ring av tjenestereiser vurderes.

Ytterligere tiltak er under vurdering i Vegdirektoratets driftsavdeling. Det vil senere komme melding om disse.

Det er den enkelte som gjennom sitt daglige arbeid kan bidra til at energisparing kan bli effektiv. Vi vil derfor oppfordre alle til å tenke på hva som kan gjøres i hvert enkelt tilfelle.

Vestfolder'n vil følge opp denne saken i senere nummer gjennom forskjellige artikler om tiltak som blir gjennomført på de forskjellige arbeidsplassene.

Veteraner i vedlikeholds- avdelingen

Denne gang Alf Berg

*Intervju:
Jan Haugerød*



Vegmester Alf Berg.

Vi er nå kommet til sistemann i veteranklubben. Hvis noen kan kalles veteran, må det være Alf Berg. Hele 51 år har han lagt bak seg ved vegvesenet i Vestfold fylke. Berg ble ansatt for første gang i 1925. I 1926 og 1927 var han på hvalfangst, men i 1928 var han igjen tilbake i vegvesenet. Han ble oppsynsmann i 1940 og vegmester i 1973.

Ved siden av arbeidet i vegvesenet har han vært aktiv politiker, ordfører, fylkesordfører og medlem av en rekke styrer og råd.

Bade min far, bestefar og oldefar hadde vegvesenet som arbeidsplass. Men jeg ville bli maskinist. Motorer var min største interesse, og planen var å komme inn på skolen, men først måtte jeg ha fartstid og verkstedpraksis. Jeg var for ung til å reise til sjøs, og da ble det jobb i

verksted. Fjorten år gammel begynte jeg som smedgutt hos Hans Pedersen i smia på Ilene. Den viktigste jobben var å dra i belgen, men det var god nok verkstedpraksis. Året etter dro jeg på hvalfangst for å få nødvendig fartstid. Jeg var ute i 2 sesonger. Arbeidet var hardt, og vi slet fælt, og jeg var stadig sjøsyk. Etter den andre sesongen var maskinistyrket ikke lenger den store drømmen, og jeg tok igjen arbeid i vegvesenet.

I mine unge dager var hakke, spade, spett, slegge og trillebor den viktigste arbeidsredskapen. Da jeg sluttet som vegmester og gikk av som pensjonist, var redskap og arbeidsmetoder helt annerledes. Det har vært en rivende utvikling.

Tidligere var vegvesenet også en mer utrygg arbeidsplass. Særlig om vinteren var det vanskelig å syssel-

sette alle. Hver høst fikk vi beskjed om at vi måtte slutte og at vi kunne komme tilbake neste vår. På en eller annen måte ble det vanligvis noe arbeid på vinteren også. Dette gjentok seg år etter år, og til slutt var det overhodet ingen som reagerte på den beskjeden. Vi jobbet videre som om ingen ting var sagt.

Arbeidet var hardt også i vegvesenet. Hvis vi ikke greide akkorden, fikk vi «sparken». Jeg husker særlig godt en gang vi kjørte stein fra Steinmalen pukkverk til Pandedalen. Jeg var sjåfør og hadde en lastebil som tok 2 kubikkmeter. Det var ingen tipp, så av- og pålessing måtte gjøres for hånd. Akkorden lød på 6 turer om dagen, og det var ganske hardt med den bilen.

- Du kan vel huske de første asfaltdekkene som ble lagt i Vestfold?

De første dekkene vi fikk var på Hortensveien og på Semslinna. Jeg tror det var i 1927. Det var bare noen korte strekninger på ca. 200 meter, men det var en begynnelse. Først i 1932 kom det mere fart i dette arbeidet. Da kjøpte vegvesenet inn en tjærekoker, og det ble reist rundt i fylket og laget asfaltdekke av stein og tjære.

- Har du hatt noen virkelig vanskelige jobber?

En jobb jeg husker særlig godt var da vi støpte landkarene til Røssesund bru på vinteren 1947. Det var Heldahl som hadde ansvaret for jobben, og jeg var oppsynsmann. Det var kaldt hele vinteren, og vi måtte varme sanden før vi kunne blande betongen. Da vi støpte karene på Tjømesiden var det 16 kuldegrader, og det er kaldt ute på Tjøme. All betongen ble blandet på Tjømesiden, og da vi skulle støpe på Hvassersiden, måtte

vi frakte betongen over på flåter.

Dette var like etter krigen, og vi hadde ikke fått så mange maskiner. Mesteparten av arbeidet måtte utføres for hånd, og karene hadde en hard tørn den vinteren. Takket være full innsats fra alle greide vi jobben på en fin måte.

- Du ble oppsynsmann allerede i 1940. Oppsynsmannsjobben er ofte en utsatt stilling som medfører mye kontakt med publikum. Har dette vært vanskelig?

Jeg synes alltid det er moro å prate med folk. Kontakten med publikum har stort sett gått bra, men det har nok enkelte ganger vært noe vanskelig. Særlig tilærskomne fruer kunne være vanskelig å ha med å gjøre noen ganger. Men etter hvert lærte man seg visse knep. Hvis vi ikke ble enige, pleide jeg å se på klokka og si: «Nei, nå er det jammen tid for lunch, du har ikke kaffen varm?». Da pleide problemene alltid å løse seg.

- Hvor mange vegsjefer har du jobbet under?

Jeg har slitt ut 4 stykker. Min første sjef var Jakob Sund, siden har Thor Larsen, Alf Torp og Leif Moy kommet og gått. Den 5. vegsjefen, Gunnar Eigeland, var derimot for ung og sprek for meg.

- Utenom jobben i vegvesenet har du vært politiker og hatt mange forskjellige verv.

Jeg har alltid hatt lett for å synge ut og si min mening. Det har ført til at jeg er blitt med i både det ene og det andre. Jeg ble 1. varamann til herredsstyret i 1938. Det var da det hele begynte. Siden har jeg vært med i formannskapet i Sem i 20 år, hvorav 12 år som ordfører. Jeg var også fylkesordfører i 6 år.

Forts. side 20

Messedeltakelse 1979

Tekst og foto: Jan Haugerød

Vi gir oss ikke. Også i år deltar vi med informative utstillinger på messer i distriktet. I skrivende stund er Tønsbergmessen allerede over, og vi må si oss fornøyd med interessen for vår stand.

Standen dekket 27 kvadratmeter, og informasjonene omfattet forskjellige deler av vår virksomhet. En vesentlig del av standen var viet informasjon om biler og motorsykler. Vi viste fram motorsykelhjelmmer som hadde vært ute i ulykke, diverse bilutstyr av ikke godkjent type, en orientering om de nye førerkortene og litt om motorsykelopplæring. Videre presenterte vi noen vegplaner, og vi hadde et omfattende materiale om

barn og trafikkulykker i Vestfold, bl.a. et kart som viste alle barneulykker på offentlig veg innen et visst tidsrom plottet inn. Vi gjorde også litt PR-virksomhet for våre rasteplasser med et rasteplassbord og en liten orientering om denne delen av vår virksomhet.

Det var tydelig at den delen av standen som var viet informasjon om biler og motorsykler var av størst interesse blant det brede lag av publikum. Vår representant på standen hadde full jobb med å svare på spørsmål vedrørende forskjellige trafikkspørsmål.

Når dette leses, har i store trekk den samme standen vært vist på Vestfoldutstillingen i Larvik.



Standen på 27 kvadratmeter ruvet godt i hovedhallen.

NYE BILTILSYNSSTASJONER

Tekst og foto: Jan Haugerød



Her i ferjeterminalen vil biltilsynet i Sandefjord få sine kontorer.

I lange tider har biltilsynet i Vestfold stridd med problemer for å få nye haller. Både i Tønsberg og Larvik/Sandefjordsområdet har våre forslag blitt forkastet av en eller annen instans.

Nå ser det ut til å løse i søndre del av fylket. Biltilsynet i Sandefjord har fått en avtale om nye kontorer i Ferjeterminalen. Her ventes nyoppussede lokaler å stå ferdig i løpet av dette året.

I de nye lokalene får biltilsynet ingen kontrollhall. Denne delen av virksomheten skal etter planen for

biltilsynet i Vestfold overføres til Larvik. Kontoret i Sandefjord skal bare utføre kontortjenester, informasjon om trafikale oppgaver, førerprøver, førerkortutstedelse og registrering av typegodkjente kjøretøyer.

I Larvik går det også mot en løsning på stasjonsproblemet. Det er nå skrevet kontrakt med Nanset Standard om leie av lokaler i et nytt bygg på det område Nanset Standard disponerer ved Bommestad. Planene går ut på at dette bygget skal stå ferdig ca. 1. juli 1980.



På dette tomtearealet vil biltilsynsstasjonen i Larvik ligge ferdig ca. 1. juli neste år.

Når det gjelder spørsmålet om den nye stasjonen på Ås, har vi kommet et skritt nærmere en løsning. Sem kommunestyre har bedt

bygningrådet om å regulere området til biltilsynsstasjon. Dette er gjort, og saken ligger i skrivende stund ute til offentlig ettersyn.

GLATTKJØRINGSBANEN I HOF

har fått en banekomiteé. Komiteéns arbeid skal være å sørge for at opplæringen på banen har den faglige kvalitet og at brukernes og eiernes interesser ivaretas. Videre skal komiteéen følge

opp utviklingen på banen og at de rutiner man har er forsvarlige.

Banekomiteéns formann er biltilsynssjef Magnus Bøie. Videre består komiteéen av representanter fra Samferdselsstyret, kjøreskolene og NAF.

Trenger vi utviklingsarbeidet?

Hans Thv. Kittelsen.

Hensikten med denne artikkelen er å prøve og gi mitt svar på spørsmålet jeg har satt som overskrift på artikkelen. Jeg håper også at de som ikke er motivert for utviklingsarbeidet (OU) tar seg tid til å lese noen av mine tanker omkring mitt spørsmål.

De fleste av oss har synspunkter på hvordan vegvesenet og vår arbeidsplass skal fungere. Vi er også flinke til muntlig å uttrykke våre meninger når vi treffes to og to eller opplever noe som går ut over oss selv. Vi er imidlertid langt mindre flinke til å være med på og bidra til problemløsning og konkret utvikling/forbedring av arbeidsplassen. Vi prater mye og uttrykker meninger, men gjør svært lite for å omsette dette i handling. Vær ærlig, tenk etter selv: Er det ikke slik at det er mye lettere å ha meninger og si hva andre skal gjøre enn selv å bidra gjennom praktisk handling? Jeg håper utviklingsarbeidet skal «tvinge» oss til å bli mer konstruktive med våre meninger. Dette kan bl.a. skje ved at vi er aktive medlemmer i en arbeidsgruppe og setter tidsfrister på ting vi vil utrede/løse.

For å få et fruktbart utviklingsarbeid (og samarbeid), mener jeg vi må legge vekk noen av våre ego-

interesser. Vi må vise større lojalitet overfor vegvesenet. På sikt tror jeg at det også vil tjene oss selv. Vi bør slutte å argumentere ut fra ren «tradisjon», på noe vi tror, og som kanskje mangler rot i virkeligheten. Videre bør vi være like selvkritiske som vi er kritiske til kolleger eller medarbeidere. (Hvem har ikke løst andres problemer, men holdt egne utenfor?). OU-arbeidet er et middel til å få en objektiv vurdering av synspunkter og forslag.

Mange vil sikkert hevde at det er ledelsens plikt og ansvar å legge forholdene til rette så alt fungerer godt. Det er klart at det største ansvaret ligger hos ledelsen, men jeg mener vi alle har et ansvar og en moralsk plikt til å bidra til et godt resultat. OU-arbeidet er en stående anledning til å utveksle synspunkter med ledelsen, enten det gjelder vår egen arbeidssituasjon eller andre forhold som vi mener bør rettes på.

Jeg tror og håper at OU-arbeidet skal kunne bidra til en jevnere arbeidsfordeling i etaten. Det er et faktum at utviklingen har påvirket og forandret arbeidsplassen vår vesentlig de siste årene. Det har etter hver blitt vanskeligere å koordinere arbeidsoppgavene p.g.a. flere ansatte og flere arbeidsfunksjoner, og samarbeidet settes stadig på nye prøver. Den teknologiske utvikling har vel heller ikke bare hatt positive sider. Jeg er derfor helt enig med Eigeland da han ved innledningen til utviklingsarbeidet sa: «Vi

Forts. side 22

GASSMASKER

Av Karsten Gjersøe



Karsten Gjersøe og Haakon Møyland studerer bruksanvisning og masker.

Vegvesenet i Vestfold har nå anskaffet gassmasker til alle ansatte. Dette er resultatet av et vedtak som ble fattet for flere år siden. Tildelingen har skjedd slik at 1 til 2 fylker har fått masker hvert år, og nå var det vår tur.

Gassmaskene som vi har fått er fordelt på følgende måte:

| | |
|------------------------|----------|
| Biltilsynet i Horten | 12 stk. |
| Biltilsynet i Tønsberg | 18 stk. |
| Biltilsynet i Larvik | 20 stk. |
| Vegkontoret | 100 stk. |
| Maskinavdelingen | 100 stk. |
| Vedlikehold og anlegg | 175 stk. |

Den masken vi har fått er en lett feltmaske, modell LF 62 med filter NM 21.

Gassmasken er av plast. Den verner mot innånding av alle sannsynlige former for stridsgasser samt radioaktivt støv og biologiske stridsmidler (bakterier). Masken verner IKKE mot kullos, kulldioksyd eller lysgass. *D.v.s. at masken ikke må brukes ved brannslukning.*

Masken er levert i 3 forskjellige størrelser, 1, 2 og 3, henholdsvis stor, middels, liten. Fordeling av størrelsene til vegvesenet er gjort ut fra normalfordelingen av gjennomsnittsbefolkningen.

Forts. side 22

Pensjonister på tur

Tekst og foto: Jan Haugerød



Deltakerne samlet ved bussen.

Den årlige pensjonistturen ble arrangert torsdag 14. juni. Denne gang var det pensjonister fra nordre del av fylket som var invitert. Turen var stort sett lagt opp etter det samme mønster som tidligere.

Deltagelsen i år var liten da bare 21 pensjonister deltok.

Bussen startet fra Tønsberg, og første post på programmet var prøvekjøring av den nyombygde rv. 306 mellom Bjørke og Knutstad. Her orienterer anleggsbestyrer Aksel Akerholt.

Turen gikk videre nordover til Svelvik hvor vi først fikk servert kaffe og rundstykker på en av stedets kafeer. Deretter stod et besøk

på Svelvik Papirfabrikk på programmet. I løpet av den timen som var avsatt på fabrikk, fikk vi se hvordan papirproduksjonen foregår. Vi fulgte produksjonen fra den gråbrune seigtflytende papirmassen til papirrullene stod ferdig pakket på lageret.

I Svelvik avla vi også riksveganlegget Rørvik – Brenna en kort visitt før vi kjørte ombord i den nye fergen over Svelvikstrømmen.

Etter fergeturen kjørte vi langs Drammensfjorden på Buskerud-siden før vi kom inn på motorvegen og satte kursen mot Sande Gjestgiveri.



I Sande møtte vi de ansatte fra vedlikeholdsområde 1, og arrangementet ble avsluttet med middag og en hyggelig prat over kaffekoppen.

Det er samarbeidsutvalget som står som arrangør av pensjonisturene. Turene har nå i flere år vært arrangert etter det samme mønster. SU er interessert i å få

Etter middagen var det anledning til å få en prat med gamle kjente over en kopp kaffe.

synspunkter på om vi også i årene framover skal legge opp turene på samme måte eller foreta en endring. Pensjonistene (og andre) oppfordres herved til å komme med synspunkter.

VI BEKLAGER sterkt at forrige nummer av Vestfolder'n ble forsinket. Etter planen skulle avisa være ferdig fra trykkeriet like over påske. Tidsskjemaet sprakk fullstendig, og vårnummeret ble plutselig sommernummer.

Det betyr at den opprinnelige planen om 6 nummer i år ikke holder, men vi tar sikte på å følge tidsskjemaet for resten av året. M.a.o. satser vi friskt på å greie 5 nummer.



VEIVALSEN

Jeg valser pukk, og jeg valser småstein
og noen ganger er det bare gråstein.
Det går på skeive, og det går på skakke,
så jeg blir stiv i både arm og nakke.

Jeg valser framover og tilbake
til alt er flatt som ei pannekake.
Det bråker verre enn «roll and rock».
Jeg hører like mye som en stakk.

Jeg valser pukk og stein og litt MacAdam, *)
så kommer turen til den fine grusen.
Ja, da er valsen som en kjælen madam,
vi danser Wienervals i gledesrusen.

Når siste pussdraget er blitt høvla,
vi danser tåspissdans og kaster støvla.
Så kommer asfalten som et teppe,
snart blir den hard og da kan vi steppe!

Odd Olafsen.

*) Makadam – en steinsortering finere enn pukk og grovere en grus. Navnet har den visstnok fått etter en skotte ved navn Mac Adam.

Informasjonsmøte om betongdekke

Tekst og foto: Erik Andersen

Sammen med kontoret for Teknisk Rasjonalisering i Vegdirektoratet arrangerte vi torsdag 21. juni et informasjonsmøte for andre vegkontor. Møtet gjaldt betongdekker, og ble holdt på Flykafeen. Fra Vegdirektoratet og de andre vegkontorene kom det tilsammen ca. 60 personer som ønsket å få vite mer om betongdekker.

Som kjent har Vestfold hatt betongdekker i mange år. De fleste av disse er overtrukket med asfalt. I dag gjenstår en parsell på E-18 ved Undrumsdal. Denne er 1 km lang.

Dette dekket, som ble lagt i 1954, er 16 cm tykt. Etter 25 års slitasje har det hjulspor fra 5–30 mm. Tatt i betraktning at et høyverdig asfalt-

dekke får en tilsvarende slitasje på 5–6 år, gir disse tallene interessante bidrag til vurderingen av asfalt mot betongdekker.

En overbygning med betongdekke kan være mer økonomisk enn overbygning med asfalt dersom betongdekket står minst dobbelt så lenge som asfaltdette. Denne vurderingen er lagt til grunn for valget av betongdekke på Haukerødanlegget.

Et stort problem som må løses er imidlertid vedlikeholdet av betongdekkene. Til nå har vi lagt asfalt på dem når hjulsporene er blitt for dype.

For å komme fram til brukbare metoder har Teknisk Rasjonaliser-



Eigeland og Dannevig diskuterer betonglegging.



Befaring på forsøksstrekningen i Undrumsdal.

ing i samarbeid med Vestfold vegkontor utført forsøk med fresing av betongdekke. Forsøkene har pågått på 400 m av parsellen ved Undrumsdal. Fresemaskinen tok vekk toppene mellom hjulsporene slik at vegbanen fikk en jevn takprofil. Forsøket ble vellykket.

Det ble også forsøkt med sporfylling av betongdekke. Et 1 m bredt og 3 cm dypt spor ble frest ut over en lengde på 60 m i et hjulspor. Dette ble så utstøpt med betong med tilslag opp til 12 mm. Vegbanen ble ujevn.

På møtet ble de fleste momenter

rundt valg av betondekker, planlegging, dimensjonering og utførelse utdypet. Dessuten ble det gitt en informasjon om freseforsøkene. Eigeland og Rognan stilte i spissen for vare egne foredragsholdere. Videre var Skau, Hansen og Andersen i ilden. Fra Veglaboratoriet og Teknisk Rasjonalisering orienterte Treland og Fosshheim.

Møtet ble avsluttet med befaring på parsellen hvor freseforsøket hadde funnet sted og på Haukerød-anlegget.

Arrangementet var fin PR for Vestfold vegkontor.

Aktuell informasjon

Nr. 043 – FORSLAGSORDNINGEN (Ryggstiftet A5)

Dette heftet inneholder retningslinjer og bestemmelser som gjelder for forslagsordningen i Statens vegvesen.

Heftet er ment som et hjelpemiddel for samarbeidsutvalg (SU) og forslagsnemnder ved behandling av forslagssaker, men inneholder også opplysninger som kan være til nytte for fagavdelinger m.v. som skal gi uttalelser om, eller iverksette forslag.

Nr. 056 – DRIFTSREGNSKAP – DRIFTSSTATISTIKK (Limheftet A4)

Et av de viktigste formål med denne oversikten over driftsregnskapet og driftsstatistikken for Statens vegvesen i 1978 er å skaffe til veie gjennomsnittstall slik at de enkelte vegkontorer som ønsker å analysere sine regnskaper, kan foreta sammenligninger med landsgjennomsnittet og med vegkontorer som det er naturlig å sammenligne seg med. Et annet formål med oversikten er å presentere regnskaps- og driftsresultater i hendig form, få fram endringer i fordelinger på kostnadsarter og på kostnadsprosesser fra år til år og vise fordelingen på entreprenørdrift og egen drift. På denne måten kan en spore utviklingstendenser i etatens regnskaper og analysere disse.

Nr. 058 – HOVEDVEG I TETTSTED Prioritering av lokal- samfunnet (Ryggstiftet A4)

Mange boliger, forretninger, skoler etc. ligger idag i direkte tilknytning til en hovedveg/gjennomfartsåre. Hovedvegen fungerer da både som transportåre og adkomstveg. Disse to funksjoner stiller egentlig motstridende krav til vegutformingen.

I Vegdirektoratets publikasjon «Retningslinjer og informasjon – Revisjon av langtidsplan for Statens vegvesen, Norsk Vegplan 1982 – 85 og 1986 – 89» er det beskrevet en utbygningstrategi hvor hensynet til adkomstfunksjonen skal veie tyngst ved valg av vegutforming (strategi c).

Dette heftet inneholder informasjon og idéer for planlegging etter denne strategi.

Nr. 059 – DRIFTSSTATISTIKK FOR EGENMASKINER (Limheftet A4)

Publikasjonen omfatter to deler.

Den første delen gjengir avsnittene om inntekter, kostnader og driftsresultat for egenmaskiner og om utnyttelsen av egenmaskiner i «Driftsregnskap og driftsstatistikk 1978» (Håndbok – 056).

Den andre delen er et tabellavsnitt med videre utdyping av opplysningene om inntekter, kostnader og driftsresultat for egenmaskiner og om utnyttelsen av egenmaskiner i 1978. Dessuten er det tabeller med

opplysninger om aldersfordelingen av maskinparken pr. 30/11 1978.

Lånte maskiner er ikke med i statistikken.

Nr. 061 – VEGSTATISTIKK (Limheftet A4)

Dette er en samlet oversikt over endel av den statistikk som årlig innhentes av etaten om Vegnettet, Kjøretøyer, Veg- og ferjetrafikk, Biltilsynets virksomhet, Vegvesenets arbeidsdrift og Bevilgning og regnskap.

Det er gjort et utvalg etter det som det erfaringsmessig spørres mest etter, og det som antas å være åv generell interesse.

Publikasjonen erstatter ikke de enkelte spesialstatistikker og spesi-

aloppgaver som utgis av Vegdirektoratet. Det utgis egne oppgaver for kjøretøybestand, trafikktegninger, ferjedrift, lønninger, yrkesskader og regnskapsresultater.

VEGSTATISTIKK 78 samler en hel del hovedtall fra ulike statistikker og presenterer disse stort sett som oversikter på fylkesnivå.

Regnskapsstatistikken under avsnittet om bevilgning og regnskap er hentet dels fra vegvesenets eksterne regnskap og dels fra det interne driftsregnskap.

Etter hver tabell er det angitt en kilde i Vegdirektoratet hvor interesserte kan henvende seg dersom ytterligere eller mer spesifiserte opplysninger ønskes.

VETERANER I . . .

Forts. fra side 8

Arbeidet som politiker medførte også at jeg ble valgt med i forskjellige komiteer. Jeg tror ikke det er en eneste komité i Sem som jeg ikke har vært medlem i.

Utenom det har jeg vært med i representantskapet i Vestfold Kraft, i styret for Lier Sykehus, i Jarlsberg og Bratsbergsbanens tilsynskomite og mange flere. En tid var jeg også med i styret for A/S Vinmonopolet i Tønsberg. Dette var en hyggelig avveksling. Her stelte vi med skjenkebevillinger og ansettelse av folk til forretningen. I 1968 ble jeg også styremedlem i Sems Sparebank. Først var jeg i representantskapet i 2 år, og siden har jeg vært medlem i styret.

I den tid jeg drev som hardest

som ordfører og fylkesordfører, hadde jeg noe permisjon fra jobben i vegvesenet. Det var Torp som var vegsjef den gang. Han søkte Lønns- og Prisdepartementet om delvis permisjon. Jeg fikk lov til å ta all den fri jeg måtte trenge, men det måtte ikke bli nødvendig å sette inn vikar i oppsynsmannsjobben min.

– Hvordan føles det for en så aktiv mann å bli pensjonist?

Jeg synes jeg har gjort nok, yngre folk må få slippe til. Jeg har nå kuttet ut både politikken og de fleste verv. Det eneste jeg har igjen er at jeg fortsatt er styremedlem i Sems Sparbank. Der ble jeg nylig gjenvalgt for 2 nye år.

RUMLEFELT

Av Olav Lervik

På en del riks- og fylkesvegstrøkninger i Vestfold er det utover høsten tenkt utført forsøk med såkalte «rumlefelt» (rumble strips).

Rumlefeltene kan ha forskjellig utforming, oppbygging og utrustning, eksempelvis:

- Det normale vegdekket kan belegges med grovere steinmateriale i sin helhet, eller feltvis.
- Vegdekket kan belegges med plaststriper på tvers av kjørefeltet med forskjellig høyde, bredde og avstand.

Ved forsøkene vil en prøve å finne ut om rumlefeltene har innvirkning på hastighetsnivået eller for øvrig bedrer trafikksikkerheten. Videre vil en forsøke å finne ut av anleggs- og vedlikeholdsproblematikken.

Dette prosjektet kan ses på som en videreføring av tidligere forsøk med humper og dumper, og er i tråd med Norsk Vegplan «Strategi C».

«Strategi C» prioriterer lokalsamfunnet. Målet er å senke hastigheten, skjerpe bilistenes aktsomhet og derved gi lokalbefolkningen økt trygghet og trivsel ved at biltrafikken underordnes tettstedets behov.

Rumlefeltene vil bli montert foran konfliktpunkt og ulykkesbelastede punkt, foran fotgjengerkryssinger og vanskelige vegkryss, og på vegstrøkninger inn mot tettsted.

De er ikke ment å erstatte skiltning og oppmerking, men i sterkere grad henlede trafikantenes opp-

merksomhet på skilt og oppmerking og de opplysninger de gir om spesielle forhold lengre fram i vegbanen.

Ved disse forsøkene er rumlefeltene tenkt bygd opp av plaststriper (road plank), da dette synes billigst og enklest å legge. Utformingen vil skje etter forslag fra Statens Teknologiske Institutt. Maksimal høyde på stipene blir 4 mm og bredden 5–10 cm, avhengig av hastighetsnivået på vegen. Avstanden mellom stripene blir 2–3 m avhengig av hastighetsnivået.

Ved å bruke denne avstand vil en oppnå en forsterkning av hjulopphengets egenfrekvens. For øvrig kan egenfrekvensen av bilens karosseri, mennesket i bilen og styring forsterkes ved ulik avstand mellom stripene.

Meningen er først å montere rumlefeltene ved vegkryss ved Sem kirke og Åskryset. Det vil så bli gjort en rekke målinger og observasjoner, bl.a. støy målinger som vil være avgjørende for om tiltakene som er foreslått utført ved tettbebyggelse kan gjennomføres, bl.a på Eik og Valløveien.

Forsøkene blir utført av Vegdirektoratet, men med god bistand fra vegkontoret.

Vestfoldern vil komme med en nærmere reportasje når tiltakene blir igangsatt.

TRENGER VI . . .

Forts. fra side 12

bør stikke fingeren i jorda og se hvor vi er». OU-arbeidet skal forhåpentlig bringe oss i takt med det situasjonen krever av virksomheten og hver enkelt av oss.

Et OU-arbeid nødvendiggjør samarbeid. Uten samarbeid vil det komme svært lite ut av et slikt arbeid. Samarbeidet fungerer godt i SU, men det er liten hjelp i dette hvis vi ikke klarer å overføre dette til flest mulig av vegvesenets ansatte og våre daglige handlinger. Det er min tro at hvis vi kan engasjere oss i et OU-arbeid så vil vi også lære oss å samarbeide. Vi vil få større kunnskaper om virksomheten som igjen (etter mine egne erfaringer) betyr økt forståelse for hva vi kan og bør samarbeide om.

Til dere som er irritert over at det er startet et OU-arbeid: Glem ordet utviklingsarbeid, men glem ikke å samarbeide og utvikle deg mot de felles mål du og vegvesenet har. Jeg tror det er nødvendig noen ganger å gi avkall på litt stolthet, stahet og prestisje. Dette bl.a. for å sette de oppgaver vi utfører inn i den rette sammenheng i forhold til resten av vegvesenet. (Det er ikke bestandig at egne oppgaver er de viktigste for virksomheten). Vær villig til å forandre litt på tilvendte rutiner hvis dette tjener helheten. Vi må prøve å arbeide mer som et lag og ikke som en flokk med individualisster. (Jeg vil ikke påstå at jeg selv klarer det bestandig). I stedet for å «drible» hverandre bør vi samspille mer, være på «laget» til vegvesenet.

OU-arbeidet er ikke startet fordi flere skal ha noe å gjøre, eller for at vil skal få arrangert enda flere

møter. Det er snarere det motsatte, at vi skal kunne løse alle våre oppgaver tilfredsstillende og utnytte var tid riktig. Det er vel en kjenngjerning for de fleste av oss at vår arbeidssituasjon produserer problemer fra tid til annen. OU-arbeidet er en invitasjon til problemløsning. Det virksomheten har bruk for og du selv er tjent med, er at vi er opp tatt av vår arbeidssituasjon og virkelig gjør noe med den hvis situasjonen forlanger det.

Konklusjonen på denne artikkelen blir da: Oppfatt ikke OU-arbeidet som noe som blir tredd nedover hodet ditt. Oppfatt arbeidet som et hjelpemiddel til å oppna en arbeidssituasjon som er til beste for deg selv, dine nærmeste omgivelser, vegvesenet og omverden.

GASSMASKER . . .

Forts. fra side 13

Filteret er hermetisk lagret i en pose i maskens bæreseske. Plastposen må ikke apnes unødvendig.

LAGRINGSSTEDER

Gassmaskene til de ansatte i biltilsynet er lagret på de respektive biltilsynskontorer. For vegkontorets ansatte er maskene lagret på vegkontoret, for de ansatte i driften blir maskene lagret på Ås vegsentral, Sande vegstasjon og Verningen vegstasjon.

På alle oppbevaringssteder vil det bli slatt opp bruksanvisning for maskene. I tillegg ligger det bruksanvisning i alle bæresesker.

Demonstrasjon og veiledning om bruk av maskene vil bli foretatt ved passende anledninger.

Til slutt vil jeg hape at vi aldri får bruk for gassmaskene.

Fremtidig hovedveinett i Nordre Vestfold

Av Gunnar Eigeland

I arets første nummer av Vestfolder'n skrev vi litt om denne saken og lovet å komme tilbake med mer informasjon.

Hva kan vi fortelle nå? Jo, arbeidet med hovedplaner for de alternative løsninger går sin gang. Vi har blant annet brukt 0,5 mill. kr. til geotekniske og geologiske tilleggsundersøkelser. Resultatet av disse foreligger nå og viser at vi har vanskeligere forhold enkelte steder enn vi trodde. Dette vil særlig gi seg utslag i økede kostnader for 3-tunnsløsningen.

Vi har løpende kontakt med Holmestrand kommune og Vegdirektoratet i arbeidet. Tempoplanen vår forutsetter at hovedplan for alle aktuelle alternativer skal være ferdig fra vår side i månedskiftet september/oktober. Så kommer formell behandling her i Vestfold. Den bør kunne gjennomføres så raskt at planen kommer inn til Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet mot slutten av året.

Vi må vel kunne slå fast at alt må gå *svært* greitt dersom vi skal kunne klare å komme igang med arbeidene i marken mot slutten av 1980.

APROPOS UTVIKLING

I håndbok for bilister fra 1913 står det: Automobilene er nå blitt så fullkomne at det ikke kan ventes noen nye forbedringer eller forandringer, og denne håndboken skulle derfor være en pålitelig vegleder for framtidens bilister.

Personalia

VI ØNSKER VELKOMMEN

Margaret Nordberg,
biltilsynet Horten
Kari Ringseth,
biltilsynet Larvik

RUNDE TALL 50 ÅR

Else M. Christensen, 10. august
– vi gratulerer

NYE PENSJONISTER

Thorbjørn Eilers
Jens Jensen
Harald H. Ruteig
Harald Augustson

STOFF TIL NESTE NUMMER

må sendes
redaksjonen innen

15. SEPTEMBER
1979

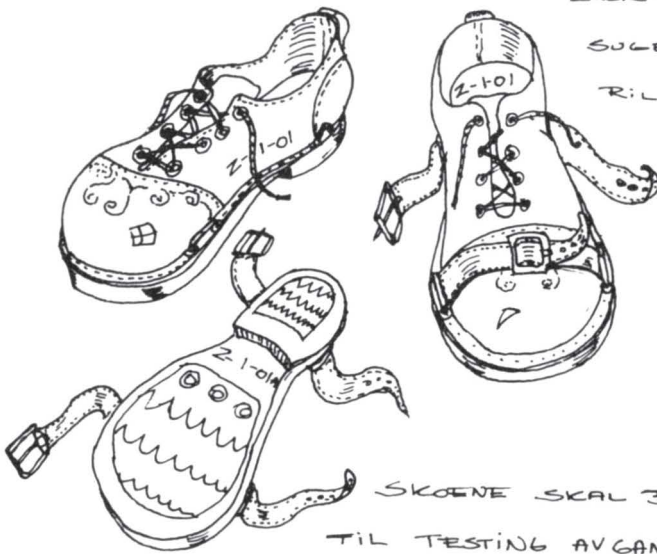
ETTER TRAFIKKSEKSJONENS VELLYKKEDE INNKJØP
AV SYKKEL TIL TESTING AV SYKKELVEGER M.M.
GÅR DET NÅ RYKTER OM NYANSKAPPELSE ER IGEN
DENNE GANG ER DET SKO MED UTSKIFTBARE

SÅLER MED TYPISKE NORSKE SKOMØNSTER SOM

ZIKK - ZAKK,

SUGEKOPP,

RILLER E.T.C



SKOENE SKAL BRUKES
TIL TESTING AV GANGVEIER M.M.

EKSTRAUTSTYR SOM GUL SPASERSTOCK
SKAL MAN VENTE MED TIL SENERE.

