

VEST- FOLDER'N

Nr. 5

1979

*God Jul
og
Godt Nytt År*





VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 5 – DESEMBER 1979

6. ÅRGANG

Redaktører:
Jan Haugerød
Erik Andersen
Hans Thv. Kittelsen

Red.sekr.:
Grethe Foyen Jensen

Redaksjonsråd:
Trygve Rognan
Frank Rød
Bjørn Skoie
Rolf Sommervik

Redaksjonens adresse:
Vegsjefen i Vestfold
Postboks 323
3101 TØNSBERG

Opplag:
1000 eksemplarer

Sats og trykk:
Cicero a.s, Tønsberg

Forsidebildet:
Membranisolering av
Bommestad bru i for-
bindelse med salting
på E-18.

INNHOLD

Våre holdninger og vår innsats er 80-årenes vegvesen	3
Tanker ved et årsskifte	4
Salt i vintervedlikeholdet	6
Kostbart tre for vegvesenet i Akershus ..	8
Salt i vintervedlikeholdet (tema)	9
En av vår pensjonister ser tilbake ...	10
Salt (innvirkninger på trafikk, miljø og vegelementer)	11
Ny E-18 Klinestad – Langåker	12
Tilbakeblikk på 70-årene	13
4 ansatte om salt	16
Hvor skal vi bruke pengene i 1980 ..	18
Ny formann i VEGA	20
Utviklingsarbeid – vi trenger det	22
Ordet fritt	24
Samarbeidsutvalget er seiglivet	25
Hytteprosjektet	26
VEGA-sport	27
Vegsentrallen i «Guinness» rekordbok ..	28
Apropos salt	29
Får alle Vestfolder'n	29
Vegvesenets 7. sans for 1980	30
Kry i Holmestrand by	31
Personallytt	31

Våre holdninger og vår innsats er 80-årenes vegvesen

Nok et år er gått. Tiden kan vi ikke stoppe, og vi har allerede forbedret oss gjennom planer og budsjetter langt inn i det 10-år som ligger foran oss, 80-årene.

70-årene har vært opplevelsensrike på godt og ondt. Vi har i det tilbakelagte 10-året lært forståelsen av en mengde «fine» ord: Energiknapphet, konjunkturer, ressurser, inflasjon osv.

Vi innen vegvesenet har fått «smake på endel av disse ordene. Vi har lært at ressurser ikke er en konstant utømmelig kilde, snarere en meget variabel faktor. Budsjetter, arbeidsmåter, tenkemåter og ikke minst holdninger må legges om. Det er ikke lett, men vi er forpliktet til å klare dette.

Jeg tror dette med holdninger er viktig. Her nytter det ikke med «helnorske skippertak», man må tenke og arbeide med sine holdninger hver arbeidsdag til man har fått gode vaner.

Vi har blitt flinke til planlegge i

70-årene. Driftsplaner, L.T.P., O.U. og N.V.P. har vandret inn i vår bevissthet og romstert der. Vi har fått utvalg og medier for å kunne kommunisere bedre.

Vi har i det hele tatt fått en mengde redskaper for bedre å kunne styre og planlegge vår egen arbeidssituasjon. Dette er positivt men skal ikke bli en sovepute for noen.

I Vegvesenet har vi nå redskapen til en god og riktig utvikling. Men redskap er ikke nok. Man må legge til interesse og arbeidskraft. Hver og en må yte sitt. Man lager jo ikke veg av å kjøpe inn maskiner, redskap og grus. Man benytter disse tingene i arbeidet og sammen med erfaring, interesse, innsikt og innsats lages vegen.

Vi har våre utvalg og planer. Setter vi til vår erfaring, interesse, innsikt og yter innsats vil vi få et vegvesen i 80-årene som vi kan være stolte av.

Erik Andersen.

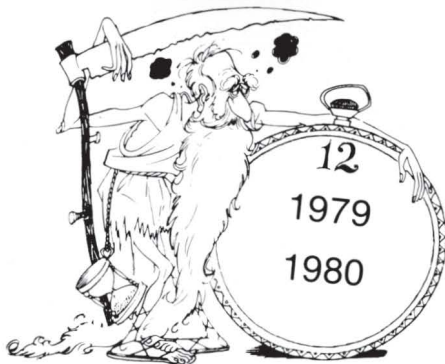
TANKER VED ET ÅRSSKIFTE

av Gunnar Eigeland

Ja, så nærmer vi oss slutten på året 1979, et år som har vært preget av aktivitet på mange felter og som har satt spor etter seg. Det mest markerte «sporet» er den nye parsellen av E-18 fra Klinestad til Langåker som Vegdirektøren åpnet for oss den 24. oktober. Men vi har også andre markerte hendelser som f.eks. fullføringen av Kjøseveien, en veg som gjennom mange år har vært et av fylkets smertensbarn. Vi kan ellers, som det aller mest gledelige, konstatere at vi hittil i år har hatt en meget gunstig utvikling av ulykkestallene i forhold til i fjor, nemlig en nedgang på hele 20%. Kan dette holde året ut, så betyr det vel 100 ulykker mindre i 1979 enn i 1978. La oss holde fast på rattet og tungen rett i munnen også i tiden fremover, slik at vi ikke ødelegger denne statistikken.

Årsakene til en slik gledelig utvikling er mange. Jeg kan nevne reduserte fartsgrenser, utbedring av trafikkfarlige punkter, utbygging av gang- og sykkelvegnettet, bedre føreropplæring, mer overvåking og sist men ikke minst: En generelt bedre forståelse for trafiksikkerhetsarbeidet på alle plan.

Det blir spennende å se om denne fine utvikling fortsetter. Det



vil i alle fall kreve full og helhjertet innsats av oss alle både som fagfolk og som enkeltpersoner som er med på å påvirke holdninger i vårt hjemlige miljø.

Et av de mest interessante tiltak vi har startet opp i denne forbindelse er samarbeidet med skoledirektøren om sterkere trafikkopplæring i grunnskolen.

Innad i etaten har vi hatt et jevnt og godt år. Vårt arbeid med organisasjonsutvikling har kanskje ikke fått det omfang mange hadde trodd og har ikke ført til revolusjoner. Men jeg synes allikevel arbeidet går bra og at det som er skjedd hittil gir et godt grunnlag for videre arbeid.

Vi har gjennom mange år nå hatt en jevn økning i budsjettene og hadde nærmest begynt å ta dette som en selvfølge. Så kom omslaget, og vi fikk en nedgang fra en samlet bevilgning til driften på 134 millioner kroner i 1978 til 124 millioner kroner i 1979.

Litt av dette har vi imidlertid bøtet på ved å låne et par millioner fra andre fylker. Likevel har vi måttet innføre ansettelsesstopp i driften for å trappe ned arbeidsstokken noe. Budsjettene for 1980 er ikke endelig avgjort når jeg

skriver dette, men de foreløpige tall tyder heldigvis på at vi ikke får noen ytterligere reduksjon fra 1979 til 1980. Dette skyldes at statens bevilgninger økte, slik at dette oppveier den fortsatte reduksjon i bevilgningene fra fylket.

Det er alltid en smertelig prosess når man skal stramme inn, men alt i alt synes jeg dere alle har vært med på å takle denne situasjonen fint, slik at vi ikke har fått de store problemene.

Men la oss se litt fremover. I 1980 kommer resultatene fra aksjon skoleveg til å strømme inn over oss. Egentlig har vi holdt på med denne aksjonen i Vestfold i mange år alt, og vi har lange lister over prosjekter som vi kjenner og som vil bedre skolevegene, prosjekter som til sammen er anslått til langt over 100 millioner kroner. Vi regner derfor ikke med at aksjonen skal frembringe så mye nytt, bortsett ifra at forventningene vil bli skrudd opp. Der- som disse forventningene skal bli innfridd vil det kreves en betydelig innsats fra oss i å søke å få gjennomført flest mulig av de små og lite kapitalkrevende tiltakene. Vi må være innstilt på kanskje uvanlige løsninger og være elastiske i tankegangen. Men det vil også kreve stor innsats fra andre etaters side og fra de bevilgende myndigheter. Det blir spennende å se hva resultatet vil bli. Personlig kunne jeg ønske meg ett resultat – et resultat som ikke krever noen form for bevilgninger eller fysiske tiltak – nemlig at det kunne gå opp for oss alle at nesten hele bilvegnettet vårt også er skoleveg der barn ferdes, og at vi er nødt til å finne oss i å dele disse vegene på beste

måte i mange år fremover. La oss vise ansvar og vanlig høflighet også i trafikken. La oss lære at vi skal beherske – ikke herse med – de hestekreftene vi hersker over. Bilene eier ikke vegene alene, de er vårt felleseie.

Spesielt to av de prosjektene vi skal starte med neste år er tiltak som er lenge etterlengtet i Vestfold. Det ene er den nye broen ved Vrengen som skal begynne å reise seg på vårsiden. Det andre er at vi ENDELIG skal begynne å bygge på den nye E-18 forbi Holmestrand sentrum. Det blir riktignok ikke før ut på høsten 1980, men det er allikevel nesten ikke til å tro. Men nå tror i alle fall jeg det.

Sammen med en fortsettelse av de store og små riksveganlegg vi har i gang, tror jeg derfor at også 1980 vil bli et år som vil sette spor etter seg på riksvegfronten i Vestfold, og et år som på en fin måte vil markere inngangen i 1980-årene. For fylkesvegene vil 1980 kanskje bli husket for det motsatte – året da utbyggingen av fylkesvegnettet nesten stoppet opp.

La meg til slutt uttrykke håpet om at vi kommer videre i vårt arbeid med å utvikle vegvesenet i takt med tidens krav. Jeg tenker da både på samfunnets krav til oss og de krav vi selv vil stille til etaten for at den fortsatt skal være en god og tidsmessig arbeidsplass for oss alle.

Jeg takker hver enkelt av dere for innsats og samarbeid i 1979 og uttrykker ønsket om at 1980 må bli et godt år for hver enkelt både i hjemmet og på jobben.

God jul og godt nyttår.

salt i vinter vedlikeholdet

av Jan Haugerød

Vinteren er igjen over oss med full tyngde. Denne gang med en ny utfordring til de av oss som har sitt daglige virke i forbindelse med vedlikeholdet og fremkommeligheten på vegene våre. I år skal vi for første gang bruke salt. Det er i første rekke E-18 som skal saltes. Grunnen til dette er at vi skal få ensartede kjøreforhold gjennom de forskjellige fylkene. Det er flere år siden Buskerud og Telemark startet opp med salting, og Vegdirektoratet finner ikke lenger å kunne godta at E-18 gjennom

Vestfold på godt og ondt skal ha en vegbane som skiller seg ut fra nabofylkene.

Vi har 1 saltspreder i hvert vedlikeholdsområde. Område 1 salter fra Buskerud grense til Knutstad, område 2 fra Knutstad til Hørdal og område 3 den resterende strekning til Telemark grense.

Beredskapsen med fast vaktmann ved vegstasjonene utenom ordinær arbeidstid startet opp 29. oktober og vil vare til 13. april. Innen hvert vedlikeholdsområde er det 3 mann som går på skift.

Saltvakt i område 2 var denne natten Thor Kristiansen. Her fører han inn temperatur- og luftfuktighetsmålingene i vaktjournalen.



Vestfold'er'n besøkte vakten på Ås vegstasjon en tidlig mandag morgen i midten av november. Denne natten var det Thor Kristiansen som hadde vakt. Natten hadde forløpt rolig med stabilt og kaldt vær etter at det på søndag hadde kommet endel snø.

Salting er ingen enkel oppgave. Hvis resultatet skal bli godt, er det svært viktig at det saltes til riktig tid. Det å spå været er derfor blitt en særdeles viktig oppgave. Dette er ikke lett, men for å hjelpe våre egne værprofeter er det opprettet fast kontakt 4 ganger i døgnet med værstasjonen på Kjeller. I tillegg er det satt opp nøyaktige temperatur- og fuktighetsmålere på vegstasjonene. Disse avleses med jevne mellomrom flere ganger i døgnet. På grunnlag av værmeldingene, temperatur- og fuktighetsmålingene må vakten avgjøre om det er nødvendig å salte eller ikke.

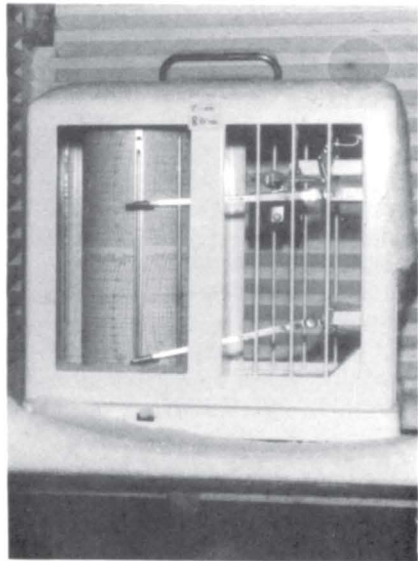
Thor Kristiansen kunne fortelle at saltet må ligge en tid på vejen før det begynner å virke. Derfor må det saltes før nedbøren kommer eller fuktigheten på vejen fryser til is. Hvis vi kommer for sent i gang, må det brukes mer salt, og da risikerer vi å få slapsføre. Hittil har vi vært heldige og ikke fått slaps, men vi er ennå urutinerte i bruk av salt. Det har nok resultert i at vi kanskje har saltet for lite, men etter hvert som vi høster erfaring, vil det nok gå lettere.

Hittil har vi heller ikke hørt noen klager fra publikum på saltingen. Det er nok svært få som i det hele tatt har merket at vi har brukt salt, sier Thor Kristiansen.

Det er ikke store mengder salt som skal spres ut på vejen. Ca.

5-10 gram er det ideelle pr. kvadratmeter. Dette stiller store krav til det utstyret som skal brukes. På forhånd var enkelte skeptiske til de saltsprederne vi har fått, men brukeren hittil har vist at utstyret fungerer bra.

Vedlikeholdssjef Kr. Dannevig opplyser at vi gjennom denne vinteren vil forsøke å vinne erfaringer med bruk av salt i vintervedlikeholdet. Foreløpig er det bare E-18 som saltes, og det er lite sannsynlig at det i vinter blir særlig flere vejer som blir saltet. Vi vil fortsatt i stor utstrekning bruke sand i vintervedlikeholdet.



Temperatur og luftfuktighet er viktige i forbindelse med saltingen. Slike målere er nå satt opp på alle våre 3 vegstasjoner.

KOSTBART TRE FOR VEG- VESENET I AKERSHUS

av Yngvar Pedersen

«Kontakten» nr. 2 for 1979 (bedriftsavisen for Akershus vegvesen) har skrevet om et tilfelle som kan ha interesse også for andre fylker.

Et stort tre hadde greiner som hang 40 cm ut i vegbanen i en høyde av 3,60 m og 60 cm ut i vegbanen i en høyde av 4 meter. En lastebil kom kjørende, og pga. motende trafikk holdt han godt ut til høyre. Uheldigvis hadde lastebilen en løftearm for containere som var ganske høy, og denne heftet seg fast i en av greinene som stakk ut i vegen. Dette førte til at bilen kjørte inn i et tre med fronten.

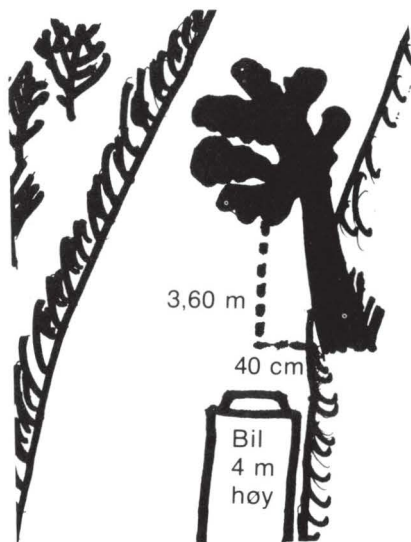
Bilen ble betydelig skadet, og vegvesenet fikk et krav om erstatning på kr. 71.042,-. Bileieren mente at vegvesenet hadde vært uaktsom enten fordi treet ikke var hogd ned eller fordi det ikke var varslet om trafikkfaren inntil treet kunne felles.

For at det skal kunne kreves erstatning i slike tilfeller må det foreligge en mangel som representerer en særlig og åpenbar fare for skade, og det må dessuten kunne sies at vegvesenet har gjort feil eller har forsømt seg.

For at dette siste skal være tilfelle må vegvesenet ha *kjent til* mangelen (i dette tilfelle: treet), eller iallfall *burde* ha kjent til den. Dessuten må vegvesenet ha hatt mulighet til å få gjort noe med

saken *uten at* dette har vært gjort. Dette kan dreie seg om reparasjon av f.eks. et stort hull i vegbanen eller i alle fall varsling ved skilt eller på annen måte om dette inntil reparasjon kan skje.

Når vi skal vurdere om et tre representerer en særlig og åpenbar fare for at det kan oppstå skade for trafikantene og om vegvesenet burde ha foretatt seg noe, er det naturlig å ta utgangspunkt i hva slags trafikk som går på vegen. Kjøretøy med en høyde på 3,60 m er ikke helt uvanlig. Det er dess-



salt i vinter vedlikeholdet

av Kr. Dannevig

uten ikke gitt regler om maksimal høyde for kjøretøyer. Videre må vi ta i betraktning at bilførere først og fremst konsentrerer seg om det som står i direkte sammenheng med kjøringen, og ikke slike ting som greiner ut i vegen 3-4 m over bakken. Særlig gjelder dette når de kjører i mørke. Ut fra en konkret vurdering kan trær som henger ut over vegen derfor representere en *særlig og uventet fare* for trafikantene.

Det aktuelle tre stod langs en fylkesveg, og vegsjefen i Akershus fant i denne saken ut fra en konkret vurdering å anbefale overfor samferdselsstyret å betale erstatning, og dette ble løsningen på saken.

Dette tilfelle viser at det kan oppstå erstatningsansvar dersom vegvesenet er klar over trær som heller inn over vegen og ikke gjør noe med det.

Når det gjelder trær som står på *vegvesenets egen grunn*, kan vi uten videre fjerne dem.

Når det gjelder trær på *privat grunn*, har vegvesenet rett til å kutte greiner som henger inn over vegvesenets grunn. Først må vi imidlertid ha varslet grunneieren og ha gitt ham/henne en frist for selv å ta bort greinene. Dersom dette ikke blir gjort innen fristen kan vi selv kutte greinene, og vi kan gjøre hva vi vil med disse (vi trenger ikke å spørre grunneieren hva vi skal gjøre med dem). Er det en akutt trafikklfare må vi ut fra prinsippene om nødrett kunne fjerne greiner o.l. *uten* å kontakte grunneieren, men vi *bør* fortrinnsvis gjøre dette.

Hvorledes brukes salt i vintervedlikeholdet og hvorledes virker det? Vi kan generelt si at saltet kan brukes på to måter:

1. Det kan smelte bort is og snø
2. Det kan hindre at snø og is binder seg til vegbanen. Det siste er det som tilstrebes i vegvedlikeholdet.

Ved bruk av *lite* salt (5-10 gr/m²) omformes snøkrystallene slik at snøen ikke pakker seg under trafikken og heller ikke danner slaps eller vann. Denne salting utføres på bar vegbane og før snøværet setter inn. Ved bruk av *meget* salt omdannes snøkrystallene til vann og gir en lite ønskelig våt vegbane. Det sier seg selv at bruk av salt krever kunnskap og erfaring. Dessuten er man avhengig av god værvarsling, som da også utbygges spesielt for vegtjenesten. Er man sent ute med saltingen, kan det bli nødvendig først å brøyte, og resultatet blir ikke alltid så godt som ønskelig. Det skal ellers nevnes at det tar tid for saltet å virke. Under kraftig snøvær kan det derfor oppstå trafikk-kork som hindrer vegvesenet å fullføre sitt snøryddingsarbeide, og dette kan igjen skape nye trafikkproblemer.

Salt eller ikke salt – det vil alltid, under visse forhold, oppstå større eller mindre problemer for trafikken om vinteren – uansett hvor god beredskapen er eller hvor meget materiell som settes inn i snøryddingstjenesten.

EN AV VÅRE PENSJONISTER SER TILBAKE

Intervju: Hans Thv. Kittelsen



Vestfolder'n vil gjerne holde kontakten med våre pensjonister. Denne gang har vi tatt en prat med Hans Skjauff.

Vi lar Hans fortelle litt om noen av sine opplevelser i vegvesenet.

Jeg begynte i vegvesenet i 1930 med å kjøre lastebil. Den første bilen jeg fikk å kjøre het «Stavern» og var bygd i Stavern. Det ble visstnok lagd 3 slike biler. Bilen hadde massive hjul og gjorde en toppfart på ca. 35 km/t. Denne bilen ble for det meste brukt til klorkalsiumspredning.

Etter at jeg sluttet å kjøre «Stavern» fikk jeg en «Republikk». Vi hadde 2 av dette merket. Det var

gode biler. Deretter ble det en Ford lastebil med navnet «Lissi» jeg kjørte.

Foruten å kjøre lastebil, var jeg og avløser på høvel. Det var lett å få tak i sjåfører den gangen, men det var verre å få høvelførere.

I min første tid i vegvesenet var det lite kjøring om vinteren, og vi ble da overflyttet til et pukkverk. Ble det behov for brøyting eller sandstroing ble vi hentet eller budsendt.

Spisebrakker var det dårlig med på arbeidsplassene. Det ble å sitte ute og spise. De som hadde arbeide så langt vekk at de ikke kunne reise hjem om kvelden måtte selv skaffe seg husrom i nærheten av arbeidsstedet. Transport hjem i helgene måtte vi også sørge for selv.

Vi hadde to spisepauser den gangen. En på en 1/2 time og en på 1 time. Pausen på 1 time kunne vinterstid bli lang og utrivelig, så vi begynte da å lage ei brakke av klorkalsiumfat. Basen vår, Erling Hvidstein, reiste inn til Kåre Johansen i Farmannsveien i Tønsberg og kjøpte en gammel fiolinovn. Vi spleiset på ovnen som til sammen kostet oss 5 kroner.

Etter veistreiken i 1931 begynte det å gå litt fremover når det gjaldt brakkeforholdene. I en overenskomst vi fikk, stod det at vi

Forts. side 25

salt i vinter vedlikeholdet

Innvirkninger på trafikk, miljø og vegelementer

av Erik Andersen

Saltet er kommet til Vestfold. De fleste stiller seg vel avventende negativt til saltet. Derfor kan det være på sin plass å belyse noe av saltets egenskaper, både dårlige og gode.

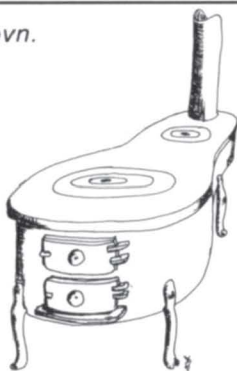
Til saltets positive virkning kan vi regne:

1. Bedret framkommelighet.
2. Is og snø kan fjernes med salt.
3. Bedret trafiksikkerhet.

Til de negative sider kan vi regne:

1. Tilgrisede frontruter av saltlake.
2. Glatt på tilstøtende vegger hvor saltlaken fryser til. Dette forverrer trafiksikkerheten på disse vegene.
3. Bilparken rustet.
4. Vi får frostskafer på vegelementer av betong.
5. Øket skadeomfang på vegdekkene.

Fiolinovn.



6. Innvirkning på miljø og vegetasjon.

Ut av de positive og negative sider ved salting kan en ikke få svaret om man skal salte eller ikke. Ikke alle disse momentene kan konkretiseres. Vi vet vel ikke hva som oppnås av øket trafiksikkerhet? Sammenlignbare studier i Sverige av ulykker på saltede og usaltede vegger har ikke kunnet påvise noen effekt av saltingen.

Momenter som lettere kan påvises er bedret framkommelighet, mindre utgifter til fjerning av snø, rustvirkningen på biler, skader på betong og skader på vegdekker. Av disse momentene kan det være interessant å se litt på de tre siste.

Rustvirkningen på biler er jo det spøkelset som skremmer oss som privatpersoner. Saltet i seg selv er ikke rustframkallende. Det som skal til for at en bil skal ruste er fuktighet, oksygen, populært kalt luft og en bar ståloverflate. Det skjer en kjemisk prosess når noe rustet, en transport av elektroner i vannet. Det gale saltet gjør er å lette denne transporten av elektroner i vannet. Den kjemiske prosessen går lettere i saltlake, altså rustet bilen raskere. Ved siden av dette er jo som sagt vann en av hovedbetingelsene for rust. Saltet fører til at vegbanen og derved

Forts. side 15

Ny E-18 Klinestad - Langåker

av Erik Andersen

Onsdag 24. oktober 1979 ble den nye parsellen på Klinestad – Langåker åpnet av vegdirektør Karl Olsen.

Bildene viser:

1. Østlandsendingen prater med vegdirektør Olsen og vegsjef Eigeland.
2. Klargjøring før kortesjen kjørte parsellen.

3/4. Parsellen ble kjørt og befart for den offisielle åpningen.

5. Vegdirektøren klipper over «snora».
6. Vegdirektøren fikk i gave fra anlegget en utboret og epoxy-behandlet betongkloss med sølvplate til minne om åpningen.



TILBAKEBLIKK PÅ 70-ÅRENE

av fhv. vegsjef Leif Moy

Vegvesenets virksomhet og kanskje særlig mangel på sådan merkes i første rekke på de veger som er stillet til almenhetens disposisjon. Vi arbeider, kanskje mer enn andre, «in the public eye» og er derfor gjenstand for publikums og pressens årvåke oppmerksomhet.

Mens planlegging av veger tidligere var en sak som i første rekke vedkom vegkontoret, kommunene og de direkte berørte grunneiere så setter planlegging i dag bølger i hele samferdselsdebatten og stiller betydelige større krav enn tidligere til vegkontorets kapasitet samtidig som den er mer tidkrevende enn tidligere.

Vi skal i det følgende se litt på de oppgaver vegvesenet stod overfor ved begynnelsen av syttiårene og videre på hvordan de er løst.

Vegenes fremkommelighet

Det som bestemmer fremkommeligheten, er i første rekke vegenes og bruens bæreevne. Det er uten videre klart at dersom ikke det moderne bilmateriell kan nyttes på våre veger, betyr det en stor ulempe for næringslivet. I 1966 var av 120 fylkesvegbruer kun 40 tillatt trafikkert med 8 tonns akseltrykk. Med fylkets tilslutning gikk vi derfor i gang med å bygge om de svake bruene.

I vegplanen av 1969 satte vi oss som mål å få ombygget samtlige svake fylkesvegbruer innen utgangen av 1980. Det gjenstår i dag 3 mindre bruer av bruksklasse 6 som dog ikke hindrer at alle punkter ved fylkesveger kan nås med 8 tonns akseltrykk. Av større fylkesvegbruer som er bygget om kan nevnes Klopp og Kirkevoll bruer i Ramnes, Hagnes bru i Hedrum, Lensberg bru i Sem, Pålronningen bru i Lardal og Ekenessundet bru i Notterøy.

Et spesielt forhold har vi hatt på Tjøme idet vi ikke fant plass på vegplanen for 70-årene for ombygging av Vrengen bru. Nå er det imidlertid bestemt at den skal finansieres delvis med bompenger og arbeidet med ombyggingen er i gang. En rekke andre riksvegbruer er bygget om deriblant Hvarå bru i Hedrum.

I tillegg til disse ombygginger kommer de mange og til dels store bruer på veganleggene som i likhet med de tidligere nevnte er bygget for 13 tonns akseltrykk. Når det gjelder bruprogrammet, så må vi kunne si å ha nådd vårt mål. Som regel er det bruene som innskrenker vegenes bæreevne. Men vi har også hatt televansker på viktige veger som Lågendalsvegen og Svelvikvegen og svak grunn på Stavernsvegen. Alle disse er helt eller delvis ombygget i 70-årene

og har tilstrekkelig bæreevne også under teleløsningen.

Vegdekkene

Det blir etter hvert ikke så mange som husker støvplage, telegrøper

samt huller i grus og asfaltdekker. Selv om Vestfold i landsmålestokk tradisjonelt lå godt an på statistikken over asfalterte veger, så var situasjonen pr. 1/1-1970 denne:

Lengden av faste dekker

Riksveger	415,9 km	=	69,5% av riksvegnettet
Fylkesveger	313,9 km	=	42,6% av fylkesvegnettet
Kommuneveger	334,5 km	=	50,3% av kommunevegnettet
			<hr/>
		1.064,8 km	= 53,2% av det samlede vegnett

Idet dette skrives er ikke alle rapporter for 1979 kommet inn, så vi får nøye oss med situasjonen pr. 1/1-1979. Den var følgende:

Riksveger	594,1 km	=	98% av riksvegnettet
Fylkesveger	693,6 km	=	95% av fylkesvegnettet
Kommuneveger	661,0 km	=	74% av kommunevegnettet
			<hr/>
		1.948,7 km	= 87% av det samlede vegnett

Dette betyr at de få grusveger som gjenstår, skiller seg sterkt ut fra det øvrige vegnett, jeg kan nevne riksveg 306 Fossan – Sjøe og fylkesveg Z-805 Linnestad – Kirkevoll. Vi er imidlertid svært nær ved å ha fast dekke på samtlige riks- og fylkesveger.

Bedring av transportstandard, miljø, trafikksikkerhet og trafikkavvikling

Vegvesenets anleggsvirksomhet tjener for tiden ovennevnte formål. De helt nye veger som bygges, har til oppgave å avlaste eller forbedre de gamle. Nye vegtyper har funnet sin plass i vegnettet. Pionerene var sykkel- og gangvegen til Presterød skole i 1969 og tunnelen gjennom Slottsfjellet i 1968. Sist-

nevnte er kun for motorkjøretøyer. Den etterfulgtes av motorvegene Olsrød – Ilebrekke (riksveg 311) i 1973, Bommestad – Sky (E-18) i 1975, Stavernsvegen (riksveg 301) i 1978 og E-18, Langåker – Klinestad i 1979. Den lille Presterødvegen er etter hvert blitt fulgt av ca. 50 km sykkel- og gangveger, herav en komplisert ombygging av kanalbrua i Tønsberg for å skaffe plass til fotgjengere. Ellers kan nevnes utbedring av E-18 Holmestrand – Holm i 1970 og Bakkeland – Knutstad i 1971. Videre parsell Lørdal – Storeng, av riksveg 35 med Sundbyfoss bru 1971 og parsell Smukkestad – Bisjord, av riksveg 303 med bru over jernbanen 1977. Ombygging av Kjellekrysset i riksveg 308 ble vanskelig p.g.a. at

jernbanebrua måtte bygges om. Dette ble ferdig i 1972. Svelvikvegen ble ferdig i 1974 og Lågendalsvegen, som det har vært arbeidet på det meste av perioden, er nå ferdig mellom Bommestad i Hedrum og Brufoss i Lardal. To betydelige vegomlegginger har gitt mulighet for ekspansjon i industrien. Dette gjelder riksveg 315 ved Haslestad i Hof og fylkesveg Z-428 forbi Kaldnes. Disse ble ferdig i henholdsvis 1972 og 1974.

De tiltak som er nevnt ovenfor, gjelder i første rekke fremkommelighet og transportstandard.

Med 70-årene kom etter hvert vegplaner for tettstedene (Norsk Vegplan II) og såvel fylkets som statens vegplaner måtte under de 4 årige rulleringer tilgodese løsning av tettstedenes miljø- og trafikksikkerhetsproblemer. I 1977 ble således riksveg 305 ført frem til riksveg 303 i Sandefjord utstyrt med såvel planskilte- som lysregulerte kryss. En rekke andre tiltak med fartsreguleringer og kryssreguleringer er utført ellers i fylket.

Angående vegvesenets lokaliteter må noteres at gamle Ilene vegstasjon ble nedlagt i 1971, gamle Bommestad og Foksrod stasjoner i 1978. I stedet har vi fått en ny stasjon på Verningen i Tjølling. Biltilsynet i Horten fikk endelig sin nye stasjon i 1977. Vegkontoret flyttet i 1971 over fra Vestfoldbanken til Norske Folk-gården.

Overgangen fra 60 til 70-årene stod i optimismens tegn. Eksempelvis var det da en selvfølge at Vestfold skulle få sin 4-felts motorveg. Overgangen til 80-årene er preget av større nøkternhet. Stortinget gjorde i 1979 vedtak i linje-

forts. side 19

Salt . . .

Fort. fra side 11

bilen blir våt over en lengre periode. Derved økes rustangrepet ytterligere. En regner med at korrosjonen fordobles ved bruk av salt.

Når det gjelder skader på betong, har fryse-/tine-effekten en ødeleggende virkning. Brudekker går i oppløsning, dreneringssystemer kan ødelegges etc. Alle betongkonstruksjoner som kommer i saltets berøring er utsatt. Bruene må derfor membraniseres som det heter. Det betyr at betongoverflaten får et overtrekk av tjæreepoxy som er fullstendig vannett, før man legger et asfalt slitedekke. På eksisterende broer må det gamle asfaltdekket fjernes slik at en kan bygge opp membranen på ren betong. En membran er kostbar og ligger på 100–150 kr/m² i dag.

Skadene på vegdekkene beror på forskjellige faktorer. Dels ved at de holdes fuktige, dels ved at eventuelt snø og isbelegg fjernes. Ved siden av disse momentene kan vi få skader på vegdekkene ved at saltlake trenger ned i bærelaget og bløter det opp. Bærelaget kan da miste bæreevnen og vegdekket skades. En må ut fra det jeg kjenner til vente en økning av dekkleslitasjen på E-18.

Det forskes stadig for å finne nye smeltemidler. Til nå står saltet fremdeles ensom som eneste brukbare alternativ. Inntil noen bedre løsning er funnet, må vi vel finne oss i de negative virkningene, forsøke å redusere skadene med membraniseringer, øke antirustbehandlingen av bilparken og gjennomføre et fornuftig saltforbruk.



4 ansatte om

salt i vinter vedlikeholdet

Intervju: Jan Haugerød

Motstanden mot saltbruk var på forhånd stor. Vi har nå saltet E-18 i vel en måned, har oppfatningen om bruken av salt endret seg på den tid? Vestfolder'n bringer her fire ansattes meninger om salt i vintervedlikeholdet.



ODD A. ARNTZEN,
anleggsavdelingen

Det kan nok hende at det er blitt mindre glatt etter at vi begynte å salte E-18, men det er blitt mer søle og slaps. Dette er heller ikke bra. Slapset legger seg på front-ruten og nedsetter sikten.

Vi burde vel også tenke litt på de som bor langs vegen. Slapset legger seg på gjerder, hekker og postkassestativer og griser til over alt. Saltet kan heller ikke være bra for frukttrær og bærbusker som står nær inntil vegen.

Jeg har tidligere vært i vedlikeholdet og da brukte vi sand. Det virket også bra, og det var mer renslig. Jeg håper at dette blir første og siste vinteren vi kommer til å bruke salt.



BJØRG TUMANJAN,
vegkontoret

Jeg kjører på E-18 hver dag. Saltet fører med seg mye slaps og jeg syns det er bedre å kjøre der hvor det ikke er saltet.

Saltet har nok både positive og negative sider, men det gir kanskje en falsk trygghetsfølelse. Jeg syns

i hvert fall at hastighetsnivået på E-18 er høyere nå enn det var i fjor vinter. Jeg tror heller ikke saltingen vil gi noe positiv utslag på ulykkesstatistikken.

Hvis vi skal fortsette å salte, håper jeg ikke at det blir salting på flere veger enn E-18. Det burde heller ikke vært nødvendig å salte hele E-18. Bare vanskelige og kritiske vegstrekninger burde vært saltet. Vi burde ikke salte på steder der vegen er rett og oversiktlig.



ODD M. ANDERSEN,
anleggsavdelingen

Jeg har kjørt en del i Telemark og der har de saltet i flere år. Jeg syns saltet virker bra, men det må saltes riktig slik at vi unngår slapsføre.

Jeg er heller ikke så redd for saltets skadevirkninger på bilen. Bilene er utsatt for så mange påkjenninger at jeg tror ikke saltet alene er nok til å lage noen store skader. I alle fall står ikke disse

skadene i forhold til den trafikk-sikkerhetsmessige gevinst vi oppnår.

Det må være riktig bare å bruke salt på de viktigste og mest trafikkerte hovedvegene, og da tror jeg at det her i Vestfold er nok å salte E-18.



HARALD AUGUSTSON,
pensjonist

Det er selvfølgelig en stor hjelp for yrkestrafikken at det brukes salt. Spesielt for utenlandske bilister som ikke er vant til de føreforhold som kan oppstå her vinterstid.

For min del bruker jeg bare bilen privat, og jeg har ennå ikke kjørt på E-18 etter at saltingen i Vestfold begynte. Jeg liker ikke tanken på å bruke bilen på en våt og saltet veg, og jeg vil forsøke å unngå det.

Saltet skader bilen, og jeg tror at det også vil få uheldige virkninger på miljøet nær vegen.

Jeg håper at vi i Vestfold kan begrense saltingen til E-18.

HVOR SKAL VI BRUKE PENGENE I 1980

av S. Skadal

Det går mot slutten av året, og vi skal snart åpne pengesekken for 1980. Avsluttende budsjettbehandling i henholdsvis Storting og fylkesutvalg/fylkesting gjenstår riktignok i skrivende stund. Men det er likevel nokså klart hva vi får å rutte med for neste år spesielt på riksvegene, mindre klart for fylkesvegene.

Riksveganlegg

Riksveganleggene får 65 millioner kroner. Med fradrag på 2 millioner kroner som vi i år har fått låne fra Oslo, disponerer vi 63 millioner kroner til neste år. Det er ca. 3 millioner mer enn det vi bruker i 1979. Anleggspengene vil bli brukt på omkring 60 kostnadssteder. De største av disse vil være:

E-18 – Lokal løsning i Holmestrand

får 3,3 millioner. Bevilgninger forutsettes å gå med til å dekke grunnutgifter og forberedende arbeider i forbindelse med oppstartning av anlegget lang tunnel forbi Holmestrand. Med den økning i tunnelverrsnittet som Regjeringen nå går inn for, vil totalkostnadsoverslaget være 82 millioner kroner.

Riksveg 8 – Lågendalsvegen

får 10 millioner. Parsellen fra Svarstad over Søndre Brufoss bru ven-

tes åpent for trafikk i desember 1979. Arbeidene til neste år vil foregå på samme hovedparsell videre mot Buskerud grense.

Riksveg 305 – Innfarten til Sandefjord

får 15 millioner. Anlegget som omfatter bygging av ny innfartsveg til Sandefjord til erstatning for flere til dels sterkt ulykkesbelagte innfartsveger fra E-18, ble påbegynt i 1978 og ventes avsluttet i 1982.

Riksveg 308 – Vrengen bru

får 5 millioner. Sammen med bevilgningen for 1979 er dermed Statens andel av finansieringen av ny Vrengen bru dekket i henhold til avtale inngått mellom Samferdselsdepartementet og Tjøme kommune. Arbeidene med tilstøtende veg på Nøtterøy-siden er igangsatt. Selve brua vil bli satt bort på entrepris, og anbudsfrist er satt til 1. desember 1979.

Det knytter seg en viss interesse for hvilket alternativ, stål eller betong, som måtte bli valgt.

Riksveg 311 – Stoltenbergsgate – Vellebekken i Tønsberg

får 6 millioner. Anlegget er første del av en ringveg rundt Tønsberg. Anlegget ble oppstartet i 1979 med bygging av nytt kryss med

riksveg 308, Stoltenbergskrysset, som samtidig var en avslutning på fylkesveganlegget Klostergt. – Stoltenbergsgt. Midlene i 1980 er fortsatt brukt på parsellen Stoltenbergsgt. – Vellebekken.

Riksveg 319 – Svelvikvegen

får 4,5 millioner. Midlene skal brukes til fortsettelse av parsellen Rørvik – Brenna, som er en del av ny riksveg 319 utenom Svelvik sentrum. Anlegget skal stå ferdig i 1981.

Spesielle trafiksikkerhets- og miljøtiltak

får 15 millioner. Bevilgningen er i hovedsak tenkt anvendt til tiltak for gående og syklende, i tillegg vil det bli foretatt en del avkjørselsregulering og utbedring av kryss. De største prosjektene er:-

- gang-/sykkelveg langs E-18 i Stokke og Hedrum
- gang-/sykkelveg langs riksveg 303 i Tjølling
- gang-/sykkelveg langs riksveg 308 og riksveg 309 på Nøtterøy
- utbedring av kryss mellom riksveg 303 og 312 i Sem.

Riksvegvedlikehold

Vedlikeholdet av riksvegene får 44,4 millioner kroner i 1980, og med overførte midler fra 1979 på ca. 2 millioner kroner disponerer vi 46,4 millioner kroner til neste år. Det er ca. 5 millioner mer enn hva vi har hatt i år. Største pengeforbrukere her er kostnadsstedene for asfaltdekker og vintervedlikehold. Asfaltkontraktene binder ca. 16,5 millioner kroner, og vintervedlikeholdet er budsjettert med ca. 6,5 millioner kroner.

Fylkesvegbudsjettet

for 1980 har i skrivende stund ikke vært til behandling i fylkesutvalg eller fylkesting. Fylkesrådmannens forslag til fylkesvegbudsjett er imidlertid kjent, og forslaget går ut på 17,5 millioner kroner til vedlikehold og 2 millioner til investeringer. Forslaget til vedlikehold medfører en viss økning fra 1979 og innebærer at en så vidt kan opprettholde eksisterende standard og fremkommelighet. Forslaget gir ikke rom for legging av faste dekker på grusvegene og heller ikke noe til forsterknings- og små-utbedringsarbeider.

Forslaget til investeringer medfører en kraftig nedtrapping i forhold til aktiviteten i 1979, da vi hadde ca. 9 millioner kroner til disposisjon. Investeringsmidlene vil i hovedsak bli benyttet til trafiksikkerhetstiltak i Sandefjord og Tonsberg.



TILBAKEBLIKK . . .

Forts. fra side 15

valget for E-18 gjennom Nordre Vestfold og for en lokalløsning i Holmestrand. Og dette gjelder for 2-felts veger i likhet med de parseller av E-18 som er nevnt ovenfor. Når det gjelder fylket, så blir anleggsvirksomheten sterkt ned-satt. Vi kommer fortsatt til å forbedre vårt vegnett, men 70-årene vil kanskje bli husket som årene da konjunkturrene i særlig grad var på vår side.

Ny formann i VEGA

Intervju: Erik Andersen



Vega har fått sin første kvinnelige formann. Det var Randi Andersen som fikk den æren. Hun overtar etter Tore Jacobsen som har sittet som formann i flere år.

Gratulerer med valget som Vegaformann, eller skal vi si forkvinne, begynner vi.

– Takk for det, svarer en blid Randi som til daglig er å finne på Vegkontorets regnskapsseksjon.

– *Kan du fortelle litt om deg selv, når begynte du her?*

– Jeg begynte på Vegkontoret i mars -77, sier hun, og dialekten røper at hun ikke har trådd sine barnesko i Vestfold, snarere et sted på Sørlandet.

– *Du fikk sving på jentene her på kontoret når det gjelder håndballen.*

– Ja, det kan man kanskje si. Jeg var i hvert fall med på å starte håndballaget vårt.

– *Hvordan er interessen på damesiden nå om dagen?*

– Vi stiller lag, men treningen er det så som så med. Den blir nedprioritert, tror jeg. Bedriftsidretten går i daler og topper, nå tror jeg interessen er i en dal. Det er litt synd. Der har vi en fin mulighet til å bli bedre kjent med hverandre. Vi bør kanskje satse på å eksponere oss bedre, gi informasjon til nyansatte osv. om Vega's forskjellige grupper. Vestfolder'n bør også kunne gjøre en innsats synes jeg.

De kan f.eks. presentere de enkelte gruppene.

En ting som har forbauset meg litt er at ikke flere av de ansattes koner vil være med på bedriftsidretten. Vi har jo ikke bare håndball å tilby jentene. Idrettsmerket, og ikke minst skyting, passer fint til damene.

– *Har du noe revolusjonerende «på tapetet»?*

– Nei, jeg tror ikke det, smiler vår nye formann i Vega, og vi takker for praten.

Tore Jacobsen har permisjon fra vegvesenet og har trosset av som formann i Vega.

Tore har vært en sentral mann i bedriftsidrettslaget så lenge det har eksistert og det er derfor naturlig at vi slår av en prat med ham for å høre hans meninger om laget.

– Bedriftsidrettslaget hadde mest vind i seilene i begynnelsen av 70-årene, begynner Tore. Det er ikke like lett å få folk med i dag som dengang. I dag har de fleste mer enn nok med familie og private sysler. Bedriftsidretten blir nok, som naturlig kan være, prioritert ned. I begynnelsen av 70-årene var det mange nyetablerte ved vegkontoret, mange yngre mennesker. Disse hadde behov for felles samvær og fant dette i laget. Etter hvert har bekjentskaps-



kretsen øket, og behovet for laget er ikke så stort lenger. Det er derfor naturlig at det går opp og ned med interessen i bedriftsidrettslaget. I dag er det noe labert, i morgen kan det snu seg.

Ellers har jeg lyst til å nevne at bedriften har vært og er positiv til bedriftsidrettslaget. Det betyr at det er forståelse for den betydning et slikt lag har for samhørigheten innen etaten. Den uformelle kontakten i dag driver jo Vega på mange flere felter enn i begynnelsen av 70-årene. Det er positivt. Likevel tror jeg grensen er nådd for antall aktiviteter. Det blir etter hvert vanskelig å skaffe folk, bl.a. oppmenn.

Arbeidet med Vega har vært artig og har ikke vært pressende. Vi hadde en del av oss en «sjau» under økonomiseringen der vi rettet opp Vega's økonomi gjennom dugnad. Ellers har arbeidsbyrden vært avhengig av oppmennene.

Dessuten setter jo det daglige arbeide grenser for hvor mye man kan gjøre ut av det. En ting som er synd er at de festlige samværene har blitt færre. Vi har opplevet å måtte avlyse fester på grunn av for liten oppslutning. Tidligere har vi arrangert turer bl.a. til Skinnarbu. Disse turene var vellykkede, men ser umulig ut å kunne gjentas.

Til slutt har jeg lyst til å påpeke det enkelte hevder at bedriftsidretten er farlig. Så lenge Vega har bestått, og det er i 11 år nå, har vi ikke hatt større skader.

Jeg ønsker den nye formannen lykke til og håper Vega når nye høyder.

– *Har du et råd på veien til den påtroppende formann?*

– Det måtte være at hun trekker gruppeformennene mer inn på styremotene, avslutter Tore.

Utviklings- arbeid - vi trenger det

av Per Vaadal

I Vestfolder'n nr. 3/79 har H. Thv. Kittelsen et innlegg under overskriften «Trenger vi utviklingsarbeidet»? De mange gode argumenter Kittelsen har for et utviklingsarbeid, er i grunnen svar godt nok, men jeg vil gjerne oppsummere utviklingsarbeidet vårt så langt for å underbygge at vi trenger utviklingsarbeid og antyde hvordan vi bør drive slikt arbeid.

Da vi startet et systematisk utviklingsarbeid for ca. 1 1/2 år siden, ble det laget en plan for det videre arbeid. Planen var generell og behandlet hele vegkontoret likt. Planen forutsatte stort sett at alle var like godt motivert, at synspunkter og oppfatninger var noenlunde like, at alle kunne og ville prioritere et utviklingsarbeid og at framdriftstempo og tidsfrister kunne være like for alle berørte. De første erfaringer og tiden som er gått siden, har vist at det var vanskelig å kjøre et generelt opplegg. Motiveringen var forskjellig, alle var ikke like opptatt av å bidra aktivt, viljen og anledningen til å prioritere dette arbeidet var forskjellig, ulik oppfatning om hva som var vesentlig og uvesentlig kom også til uttrykk. Tendenser til å hefte

seg ved arbeidsformen uttrykt ved møter, mange grupper osv. gjorde det nødvendig å vurdere framdriften til enhver tid. Utover dette er det nesten alltid knyttet problemer til det å skulle gjennomføre og styre et «prosjekt» av denne type. Hvor skal en begynne å «nøste» i sakskomplekset, hvordan skal en «nøste», hvordan skal en unngå å produsere skrivebordsstoff som aldri får noen praktisk verdi?

De mange erfaringer og en viss erkjennelse etter som tiden har gått, nødvendiggjorde «kursjustering». Denne justering innebærer at utviklingsarbeidet i første rekke må drives innenfor så små enheter som mulig, f.eks. en avdeling, en seksjon eller et arbeidsområde. Hver enhet må få utvikle seg fritt og på grunnlag av den motivering som er tilstede til enhver tid. Hver enhet må i første rekke være opptatt av å løse egne problemer som oppstår i det daglige arbeid. Det er fundamentalt i denne forbindelse å gripe fatt i de mindre daglige problemer og være *umiddelbart* aktive for å få gjort noe med disse. De små daglige problemer har sin forankring i en virkelighet, de opptar oss spesielt i det øyeblikk vi rammes av dem, og skulle vi således lykkes i problemløsningen her, skulle utgangspunktet borge for at det var innsatsen verd og av praktisk betydning. Løsning av de mange små problemer skulle også over tid gi grunnlag for løsning av mer fundamentale problemer. Gjennom selv å ha vært med på løsning av egne problemer skulle en ha større forutsetninger og kanskje også lyst og energi til å engasjere seg i utviklingsarbeid generelt. Ringvirkningseffekt er

viktig, og det skulle være rimelig å tro at en gunstig utvikling et sted stimulerer til engasjement hos omgivelsene når situasjonen krever det. Det skulle over tid være en sjanse for at de fleste opplever problemløsning som en positiv hendelse som gjøre en mer opp-tatt av utvikling i egen arbeids-situasjon.

Den arbeidsmåte som er forsøkt beskrevet kan synes å være basert på krefters frie spill, men det er ikke tilfelle. Arbeidsmåten forplikter og stiller krav til oss alle. Uansett om det er liten eller stor aktivitet så trengs det styring og koordinerer. Det blir i mange tilfeller også nødvendig å stimulere og ta initiativ til ting, og her vil spesielt ledelsen og undertegnede ha en oppgave. For oss alle gjelder det at ingen kan bli sittende på gjerdet. Det skjer alltid en utvikling rundt oss, og vil vi påvirke den, *må* vi hoppe ned av gjerdet å ta del.

Et utviklingsarbeid i tråd med det skisserte vil ikke stille store krav til møte-virkomheten. Det aller meste av den problemløsning, koordinering og behandling som må skje kan foregå i seksjonsmøter eller andre «etablerte» møte-opplegg. Konsekvensen blir også at de etablerte styringsgruppene på avdelingene bør vurderes og finne sin plass i forhold til arbeidsmåten og aktiviteten. For vegkontoret generelt bør vi fortsatt beholde SU (samarbeidsutvalget) som styringsgruppe. Ellers er det viktig i forbindelse med styringen og oppfølgingen at vi gjør oss notater omkring det vi arbeider med og som et minimum formulerer skriftlige konklusjoner og anbefalinger.

Denne oppsummeringen av utviklingsarbeidet slik det er drevet og slik det synes å burde drives, har hatt til hensikt å få fram *hvilket* OU-arbeid (utviklingsarbeid) Vestfold vegkontor synes å trenge.

Hovedproblemet i utviklingsarbeidet vårt er å få gjort noe med de mindre, dagligdagse problemer. Vi må orke, ha energi og vilje til å prioritere problemløsning i øyeblikket når situasjonene oppstår. Hos oss er det altfor mange små saker som utvikles ved at tiden går, rykter går, osv. og dette kompliserer og gjør det nødvendig å vie saken langt mer oppmerksomhet enn den fortjener. La oss derfor mobilisere energi til å gå løs på de små problemene, jeg vet det er vanskelig å løse opp på tilstivnede arbeidsvaner og spesielt i en situasjon hvor en har mer enn nok å styre med for øvrig. Håpet og riktheten i det jeg prøver å uttrykke ligger i det at noen av oss gjør faktisk noe med arbeidssituasjonen sin og tar opp «hansken» som ligger der. Måtte disse personer ha virkelig stor ringvirkningseffekt! Klarer utviklingsarbeidet å bidra til at stadig flere av oss blir opptatt av jobben sin i ordets beste mening og faktisk *gjør* noe med den også, da er det viktigste oppnådd. Vi har erfaringer nok, vi har synspunkter og meninger nok så nå gjenstår det å overføre dette til arbeidssituasjonen i praksis.

Jeg håper med dette å ha fått fram at vi trenger å gjøre «noe», ta oss selv i nakken. Om vi kaller dette «noe», dette skippertaket for OU utviklingsarbeid eller noe annet, det spiller mindre rolle. Det viktigste er at vi *gjør* noe med ar-

Forts. side 28

Ordet fritt ❖ Ordet fritt ❖ Ordet fritt

Det var med stor undring vi i januar 1979 mottok en brosjyre fra A/S Danske-båtene som lanserte et «spesialtilbud» for ansatte i Statens vegvesen på båtreise tur-retur Danmark med tilhørende fristelser. Flere av de ansatte ved vegkontoret i Vestfold satte et stort spørsmålsteget ved Vegdirektoratets rolle som formidler av et slikt tilbud fra et privat firma. Saken ble så vidt vi vet tatt opp med Vegdirektoratet herfra, men tydeligvis uten at det har endret Vegdirektoratets holdning til saken.

Ikke desto mindre vakte det ikke bare undring, men stor forbauselse, at Vegdirektoratet atter en gang har gått med på å spille «reisebyrå», da vi i primo november 1979 mottok nok et «spesialtilbud» fra samme rederi. Vi finner det for det første utrolig at ledelse og ansatte i Vegdirektoratet forrige gang ikke selv reagerte på en slik utnyttelse av en statsetat i reklameøyemed. For øvrig synes vi det er merkelig at Vegdirektoratet ikke fikk reaksjoner fra den ytre etat på dette «tilbudet».

For å trekke en sammenligning kan vi nevne at det gjentatte ganger her ved kontoret har blitt presisert at det ikke er tillatt med «salg på dørene» av lodder, malerier etc. Vi går ut fra at dette prinsippet også gjelder andre vegkontor samt Vegdirektoratet. Derimot ser det altså ut til at den formen for salg fra større firma som er

nevnt ovenfor er fullt akseptert i etaten.

Vi vil med dette skrivet ta avstand fra at Vegdirektoratet på denne måten aksepterer at veg-etaten skal kunne brukes som «salgsagentur» for private firma. Vi håper med andre ord at vi slipper å motta flere tvilsomme «spesialtilbud» formidlet av Vegdirektoratet.

Oystein Ludvigsen,
Per Arne Nilsen.

Hos oss har tilbudet blitt forelagt tillitsmennene for de forskjellige tjenestemannsorganisasjonene. Det var bred enighet om at fremgangsmåten ved at Vegdirektoratet og de forskjellige vegkontor skulle tjene som distribusjonsterminal for privat reklame ikke var riktig. Vi fant det derfor ikke riktig å distribuere tilbudet ut til de ansatte.

Det kan også tilføyes at reisebyråene har forskjellige tilbud på den samme turen.

Jan Haugerød

Samarbeids- utvalget er seiglivet - heldigvis

av Gunnar Eigeland

Sentralrådet for samarbeidsutvalgene i staten har i høst vært bekymret fordi de har fått rede på at enkelte samarbeidsutvalg har trappet ned virksomheten. Dette fordi man vil avvente resultatene fra de pågående forhandlinger om ny avtale. At det enkelte steder har blitt slike reaksjoner er ikke rart når vi så mange ganger har fått høre at utvalgenes tid snart er forbi.

Personlig så tror jeg ikke at samarbeidsutvalgenes tid snart burde være forbi. Tvert imot. Jeg har følt at utvalgene mange steder nå arbeider bedre enn noensinne, og at de bærer kimen i seg til videre utvikling. Men, men, slik skal det kanskje ikke gå.

De sentrale forhandlinger kan tyde på at utvalgene snart skal nedlegges. Hvorfor? Ja, det spørsmålet kan ikke jeg besvare. Men hva med den nære fremtid? Sentralrådet understreker at någjeldende samarbeidsavtaler gjelder og ber alle samarbeidsutvalg etterleve avtalen. Det sies også at et endelig resultat av forhandlingene vanskelig kan ventes før høsten 1980. Vi kan derfor med glede slå fast at vårt samarbeidsutvalg i alle fall kan regne med å få fortsette sin virksomhet i ett år til, kanskje lenger.

En av våre pensjonister .

Forts. fra side 10

skulle ha oppvarmede brakker og at bord og krakker skulle være av *høvlede* materialer.

I 1935 ble Thor Larsen overingeniør i Vestfold (samme stilling som veggsejef i dag). Uten forkleinselse til andre vil jeg si at med Thor Larsens inntreden i vegledelsen ble det en ny giv i forholdet mellom kontoret og oss ute på vegen. Tiltitsmannsarbeidet ble da også bedre organisert.

I 1962 sluttet Hans å kjøre lastebil og begynte som smører på Ås vegsentral. Dette holdt han på med til han gikk av med pensjon i 1970.

– *Hvordan var overgangen fra aktiv tjeneste i vegvesenet til pensjonist, Hans?*

Overgangen gikk veldig greit. Jeg hadde mange oppgaver å ta fatt på. Bl.a. var det en del ting som måtte gjøres med huset. Noen problemer med å få tiden til å gå har jeg ikke hatt. Alt i alt synes jeg pensjonisttilværelsen har vært og er fin, og jeg er takknemlig for at jeg har fått beholde helsa.

Hans Skjauff ønsker ikke å bli rost for alt han har vært med på, men Vestfolder'n vil i alle fall nevne at han har innehatt de fleste verv i vegarbeiderforeningen, bl.a. flere år som formann. I november i år ble han overrakt forbundets diplom som bare et fåtall av forbundets medlemmer blir funnet verdige til.

Min appell i denne forbindelse blir derfor: La oss utnytte dette året best mulig. La oss slutte opp om det samarbeidsutvalget vi har, for det er etter min mening et godt utvalg.



HYTTEPROSJEKTET

Som meddelt i forrige nummer av Vestfolder'n er vi blitt oppsagt i vår leie av hytter i Eggedal f.o.m. 1/1-1980.

Etter diverse annonsering og forspørsler etter nye hytter har hyttekomiteén festet seg ved to aktuelle hytter, den ene beliggende i Ytre Seljord, og den andre i Sigdalstraktene.

I skrivende stund har vi befart den førstnevnte som bl.a. har en nydelig utsikt over Seljordvannet med sjøormen. Bildet nedenfor skulle gi et visst inntrykk av hvordan hytta ser ut. Vi vil komme tilbake til leieforholdene i 1980 når den andre hytta er befart og SU har sagt sitt endelige ord i saken.

Hytta i Ytre Seljord.



VEGA



Nye tillitsmenn

Vårt bedriftsidrettslag avholdt årsmøte torsdag 1. november i kantina i Norske Folk-gården.

Valget ga følgende resultat:

Formann:	Randi Andersen
Nestformann:	Øystein Ludvigsen
Sekretær:	Vidar Sending
Kasserer:	Rolf Mathisen
Styremedlem:	Mona H. Karlsen
1. varamann:	Hans Thv. Kittelsen
2. varamann:	Haakon Møyland
Revisorer:	Rita Farnes Larsen Jan Haugerød

Oppmenn:

Håndball damer:

Norma Enes, Turid Åsenden

Håndball herrer:

Steinar Holstein, Geir Magne Bo

Fotball – Vega 1:

Steinar Aspen, Bertil Brudeseth

Fotball – Vega 2:

Audun Nordbotten, Finn E. Berg

Ski:

Oddvar Bakken, Jan E. Gravningen

Bordtennis:

Erik Andersen

Trimleder:

Reidar Jørgensen

Idrettsmerkeutvalg:

Nils I. Skjevik

Skyteutvalg:

Gunnar Eriksen, Kjell Kval

Håndball- jenter med TÆL

Vegas håndballjenter har i høst startet opp sin 3. sesong. Iherdig trening 1 gang i uka fra tidlig i september måned har gitt resultater. I serien er det spilt 2 kamper, og jentene har vunnet begge sine oppgjør. Laget har scoret hele 23 mål og sluppet inn 5 på disse 2 kampene.

Også i vegvesenets håndballturnering «Hallingkastet» 20. og 21. oktober i høst, stilte jentene opp. Optimismen var på forhånd stor, og resultatene uteble ikke. Etter å ha slått ut Hordaland og Troms i de innledende runder, endte laget på en 3. plass.

Siste vinter etterlyste håndballjentene en trener. Dette ble kunngjort i Vestfolder'n, men det var ingen som meldte seg. Trener spørsmålet er ennå ikke løst, men jentene mener at vi har folk innenfor vegvesenet som kan påta seg en slik jobb. Hvis noen er interessert, kan de kontakte Norma på vegkontoret.

Vegsentralen i «GUINNESS» rekordbok

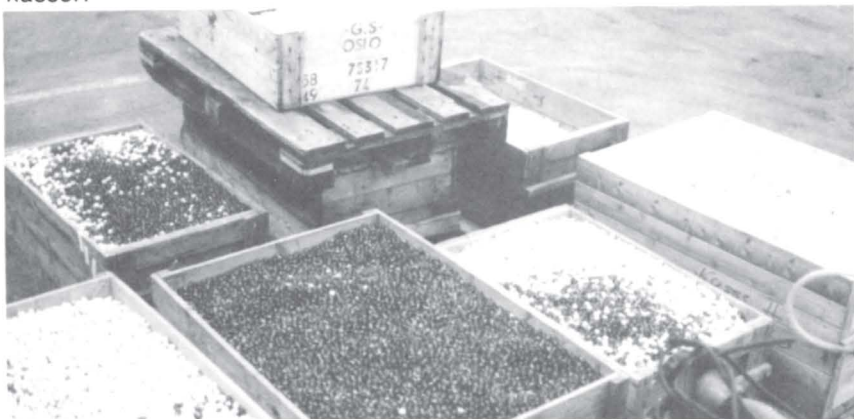
av Erik Andersen

Vegsentralen hadde et spesialoppdrag forleden. 5 tonn klinkekuler ble pakket ut av 25.000 poser og lagt i trekasser. Kulene som skulle brukes til en av NAF's glattkjøringsbaner ble klargjort her. Nå ble visst ikke kulene noen suksess på NAF's glattkjøringsbane, men Vestfoldern mener at klinkekuleutpakningen på Ås virkelig er imponer-

ende, så imponerende at en plass i «Guinness Rekordbok» bør være innen rekkevidde. Aldri før har vel så få pakket ut så mye for så lite!

500.000 kuler ble pakket ut av 3 mann på 5 dager. Dette gir 33.333,33 kuler pr. mann pr. dag, eller 4.000 kuler i timen pr. mann. VI GRATULERER!

Rekorden er et faktum. 500.000 klinkekuler er pakket ut og fordelt i kasser.



Utviklingsarbeid . . .

Forts. fra side 23

beidssituasjonen og gjør det som trengs for at vi skal trives i jobben og fungere til beste for virksomheten og oss selv. Utviklingsarbeidet som sådant er, som nevnt ved flere anledninger, en stående invitasjon fra virksomheten, fra ledel-

sen til å gjøre noe med det den enkelte og virksomheten har behov for. Ledelsen ved vegkontoret har m.a.o. stilt undertegnede til disposisjon for å stimulere til at det skjer noe der skoen trykker. Men skal vi vite hvor skoen trykker må noen si ifra og derfor trenger vi din medvirkning.

APROPOS SALT

Av personalskadeulykkene på vegene i Vestfold i 1977 og 78 har vi plukket fram følgende tall:

- 40% av ulykkene på E-18 skjedde på islagt eller delvis snø/islagt vegbane.
- 24% av ulykkene på E-18 skjedde ved temperaturer mellom $\div 4$ og $+1^{\circ}\text{C}$.
- 27% av ulykkene på de øvrige riksveger skjedde på islagt eller delvis snø/islagt vegbane.
- 12% av ulykkene på de øvrige riksveger skjedde ved temperaturer mellom $\div 4$ og $+1^{\circ}\text{C}$.

Det ser med andre ord ut til at det er flere ulykker på grunn av glatt føre på E-18 enn på de øvrige riksvegene. Dette har kanskje noe med fartsnivået å gjøre. Uansett er det vesentlig større behov for tiltak mot glatt føre på E-18 enn på riksvegene for øvrig.

ULYKKESSTATISTIKKEN

Det går den rette vegen

Ulykkesstatistikken for riksvegene i Vestfold sett i sammenheng med landet for øvrig har tidligere vist at vi har hatt 10% av samtlige ulykker. Når vi sammenligner tallene for 1978, viser det seg at vi hadde 7% av samtlige ulykker.

La oss i tiden framover gjøre det vi kan for at dette tallet skal komme ytterligere ned.

FÅR ALLE VESTFOLDER'N

?

Vi har en mistanke om at det forekommer at noen ikke får Vestfolder'n, eller at de får den lenge etter at den er sendt ut. Dette synes vi i redaksjonen er sørgelig, og vi vil forsøke å rette på dette.

Hittil har Vestfolder'n blitt distribuert gjennom de forskjellige vegmestere og oppsynsmenn. I de aller fleste tilfellene fungerer dette godt, men det hender at systemet svikter. For oss som sender ut avisa er det vanskelig til en hver tid å ha full oversikt over hvor mange mann de forskjellige oppsynsmenn har i arbeid. Vi vil derfor oppfordre oppsynsmennene til å si fra til oss i redaksjonen hvis det utsendte antall eksemplarer ikke stemmer. Også den enkelte ansatte som ikke får avisa rett etter at den er kommet ut må si fra. I 1980 vil nr. 1 komme ut i slutten av februar og de etterfølgende nummer i slutten av annen hver måned (april, juni osv.).

Vi har vært inne på tanken å sende avisa i posten til hver enkelt, men har ennå ikke tatt standpunkt til dette. Hvis noen har synspunkter eller forslag til distribusjonsmåte, tar vi gjerne i mot tips.

Vegvesenets 7. sans for 1980

Vår «lille gule» for 1980 skal etter programmet foreligge like før jul. Den blir sendt gratis til samtlige ansatte og pensjonistene. Utsendelsen til de ansatte i driften skjer gjennom vegmestre og oppsyns-

menn. Pensjonistene får boka tilsendt i posten.

Hvis noen ikke har fått håndboka i løpet av de første dagene på nyåret, må de kontakte vegkontoret eller vegmesteren/oppsynsmannen på sitt arbeidssted.

har du et forslag til



bruk forslagsordningen



*I Holmestrand by
er de nå kry
der går de omkring med nesa i sky.*

*For tunnelen de får
om ikke i vår
så i hvert fall om noen ganske får år.*

*Så da blir de kvitt
all eksos og skitt
som alskens bilister slenger ditt.*

*Og byens trafikkork
et forferdelig ork
blir borte over natten – med et snork.*

*Og i drømme de later
de går i gater
og bilproblemer de ikke prater.*

*Så i Holmestrand by
er de nå kry
det vil jo bli som å bli født på ny.*

Oddvar Kristiansen

Personallytt

60 ÅR

Einar Eggar, 14. februar 1980

*De som ikke ønsker sine fødsels-
dager bekjentgjort, må gi redak-
sjonen beskjed om dette.*

VI ØNSKER VELKOMMEN

Eva Iversen
adm./øk.avd. vegkontoret
Jan Kristiansen,
planavd., vegkontoret

VI TAKKER FOR GODT SAMARBEIDE

Torunn Andresen

PENSJONISTER

Edvin Wabakken

STOFF TIL NESTE NUMMER

**må sendes
redaksjonen
innen**

**15. JANUAR
1980**

HVA VIL DET NYE ÅRET BRINGE VEDLIKEHOLDET??



ENERGISPARING OG
REDUSERT REISEBUDJETT;
DALLIGE BEFARINGSBUSSE
FOR INGENIØRER,
OPPSYNSMENN OG
VEGMESTERE



NYTT VERNEUTSTYK
POBBELTSPENT, STRIPET
VERNEDRESS FOR BRUK
VED ÅPNING AV VEGANLEGG
OVERTAKELSESPORRETNINGER OS.

ØKET BRUK AV
SALT!



NYTT RASJONELT DATAUTSTYR:

SEKSJONSLEDERE OG DISTRIKTS-
LEDERE ERSTATTES AV PROFESSOR-
STYRT DATA ANLEGG, PROGRAMERT
SENTRALT.

SYSTEMDATA'S DRIFTSPANEL VEG-
VEDLIKEHOLDET VESTFOLD

SVAR PÅ SJEFFEN
ANLEGES HER:

PUTT SPØRSMÅLET
DITT INN TIL SJEFFEN
AVD INL

DISTR.1	OPPF.
DISTR.2	SKILT
DISTR.3	ASF/LAB

TRYKK INN SVARET DITT PÅ KNAPPENE
UNDER:

JA, SJEFFEN NEI, SJEFFEN DRÅ TIL..... SJEFFEN

ØKET VEDLIKEHOLD PÅ
FLERE 'TREPRIØVEGER':



Erik F. Andersen