

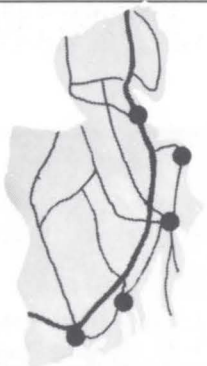
VEST- FOLDER'N

NR. 3

1980

God sommer!





VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 3 – JUNI

7. ÅRGANG

Redaktører:
Jan Haugerød
Erik Andersen
Hans Thv. Kittelsen

Red.sekr.:
Esther Vedvik

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

INNHold

Defensiv bilkjøring	3
Svelvikanlegget	4
Aksjon skolevei	7
Vi besøker laboratoriet på Ås	8
En afrikansk hverdag	10
Biltilsynet eller bilverkstedene godkjenner bilen din	12
Ny lov om kulturminner	15
E-18 gjennom Holmestrand	17
5 min. med hovedtillitsmannen	18
6 ansatte om fart og farts- grenser	20
Avhending av fast eiendom	22
Karl Olsen på avskjedsvisitt	23
Støyskjerming	25
Studietur til Danmark	29
Personalnytt	31

DEFENSIV BILKJØRING

For å redusere antall ulykker på vegene og øke sikkerheten, har vi i den siste tiden fått mange reduserte fartsgrenser på våre veier. Flere vil sikkert komme bl.a. som en følge av «Aksjon skoleveg» hvor flere av de foreslåtte tiltak er fartsreduiseringer.

Det er utvilsomt behov for strenge tiltak i trafikken for å bedre sikkerheten. Jeg vil imidlertid denne gangen rette søkelyset på våre holdninger som trafikanter. Jeg ønsker en mere defensiv kjøring. I diskusjonen om bedre trafiksikkerhet, synes jeg ansvaret og oppførselen til den enkelte bilfører blir lite fremhevet.

Det er klart at vi i vegvesenet kan og skal gjøre en rekke fysiske tiltak for å bedre trafiksikkerheten, men selv der det er gjort mye for å få en sikker veg skjer det ulykker.

Vi skal avpasse farten etter forholdene. Det ser ut som mange nerglisjerer eller glemmer denne regelen når de hevder at «det 80-km/t-skiltet som står ved . . . er feil plassert, for det går jo ikke an å kjøre i 80». Istedenfor å hevde at en nærmest må kjøre i 80 km/t. har jeg lagt mere vekt på den andre opplysningen 80 km/t-skiltet gir: «Opphevelse av særskilt fartsgrense».

Det kan i denne forbindelse nevnes at opphevelsesskilting med 80 km/t-skilt skal bli erstattet med skilt «Opphevelse av særskilt fartsgrense» i nærmeste fremtid. I noen til-

feller er 80 km/t-skiltet allerede byttet ut.

Det er viktig at vi ikke bruker bilen til å utløse oppladet aggresjon. Dette medfører en fare for oss selv og våre medtrafikanter fordi vi da som regel kjører offensivt og stresset.

Vi bør få en positiv holdning til våre medtrafikanter. Mine tanker om en mere defensiv kjøring betyr f.eks. å slippe en bil til forbi før vi smetter rett over et kryss rett foran «nesa» på en annen bil. Likeledes bør vi holde større avstand til forankjørende bil. Mange vil nok av egen erfaring si at dette ikke nytter fordi en blir stadig forbikjørt. Hvis *ingen* begynner, så nytter det i alle fall ikke. Vi har hatt mange kjedekollisjoner som kunne vært unngått med litt større avstand mellom bilene. Dette er jo elementært, men vi kjører stort sett som om intet uforutsett kan skje på vår veg.

Vi bør glemme tanker som «Jeg er verdens beste bilfører, alle andre er dumme.» Ser vi på vår egen kjøring, så er det kanskje et og annet å rette på der også.

For fremtidens trafikanter håper jeg at det samarbeid som er innledet mellom vegvesenet, v/biltilsynet og skoleverket, vil gi elevene kunnskap bl.a. til å «lese» når og hvor farlige situasjoner kan oppstå, og derved forhåpentlig kjøre defensivt.

Hans Thv. Kittelsen.

SVELVIKANLEGGET

Tekst og foto: Odd Lund-Isaksen

I løpet av 1980 vil alt sprengningsarbeide på Svelvikanlegget være ferdig utført. Pr. januar 1980 er det tatt ut ca. 65.000 faste m³ fjell av de totale ca. 90.000 f.m³. I tillegg er det fjernet ca. 45.000 m³ løse masser, for det meste sand. I 1981 vil det på parsellen gjenstå oppretting, asfaltering, pussing og andre komplet-

terende arbeider. Arbeidet har gått etter planen.

Skytebasene har hatt svært krevende oppgaver p.g.a. bebyggelsen og vanskelige terrengforhold. Tross dette har det pr. i dag ikke skjedd skader eller uhell av betydning.

Til fjellboringen tok vi i bruk borvognen fra anleggets start. Vi har



Skytebas Thorleif Henninen gransker salveplanen før ladearbeidet begynner.

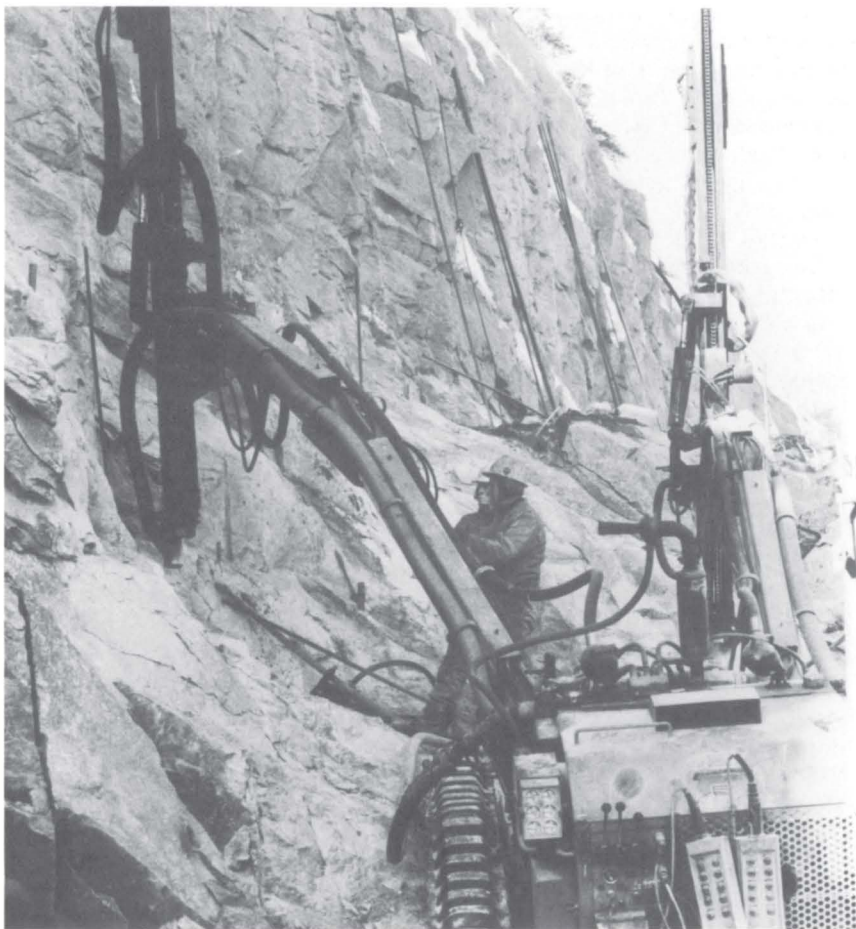


Geir Aronsen i gang med boring på Nemek borvogn.

prøvd flere typer vogner og borutstyr. For tiden har vi et stk. ROC 302 med 2" borutstyr. Med denne kan hele profilet bores ut i én høyde. I sydenden av anlegget brukes en norskprodusert Nemek borvogn med helstangs serie 11 borutstyr. Denne brukes der bebyggelsen ligger svært tett inntil vegtraséen.

For å hindre uberettigede erstatningskrav ved evt. skader på bebyg-

gelsen fra steinsprut og rystelser var det nødvendig å foreta en nøye besiktigelse av husene i en avstand av inntil ca. 60 m. Dette ble utført av en bygningskyndig nøytral person før sprengningsarbeidene tok til. Under sprengningsarbeidet blir salvene hele tiden fulgt opp med beregning av maksimale sprengstoffmengder og rystelsesmålinger i de aktuelle hus.



Skytebas Knut Bøyum og praktikant Geir Aronsen dirigerer bommene på Nemek borvogn til riktig stilling.



AKSJON SKOLEVEG

NÅ ER VI I GANG

Forslagene er nå kommet inn til vegkontoret fra de fleste kommuner. Avd.ing. Øystein Ludvigsen opplyser til Vestfolder'n at vi ennå ikke har den totale oversikt over hvor mange forslag som er kommet inn. Det er først og fremst strakstiltakene vegkontoret har begynt å arbeide med. Her har vi ca. 150 forslag til fotgjengerfelt, flere forslag om annen skilting som skarp sving, farlig vegkryss, barn i vegbanen m.v., og en rekke forslag som går på siktforbedring i vegkryss og avkjørsler.

Av kortsiktige tiltak har vi fått fra ca. 5-70 fra hver kommune, og mange av disse er svært omfattende. Disse tiltakene skal vurderes av trafiksikkerhetsutvalget.

Arbeidet med gjennomføring av strakstiltakene er allerede satt i gang, og konkrete resultater begynner å vise seg i marka. Forslagene til fotgjengerfelt er vurdert ut fra de retningslinjer vegkontoret har, og vi har funnet å kunne si ja til ca. 60% av de innkomne forslag.

Det er særlig vår skilt- og oppmerkingsavdeling som får belastningen med utførelsen av strakstiltakene. Arbeidet er startet opp ute i marka. Flere steder er skilt allerede satt opp, og maling av fotgjengerfeltene vil også bli startet opp i nær framtid. En del av fotgjengerfeltene vil bli lagt i plast, og dette arbeidet vil bli satt bort på entrepriser. De fot-

Forts. side 11



Reidar Horn til venstre og Kåre Klausen setter opp fotgjengerskilt i Slagen. (Foto: Oddvar Kristiansen)

VI BESØKER:

LABORATORIET PÅ ÅS

Tekst og foto: Erik Andersen
Innledning ved Per Vaadal

Det blir ikke hver dag at vegvesenets ansatte hører om organisasjonsutvikling (OU) og utviklingsarbeid. Noe skjer det imidlertid og det er av betydning at dette blir gjort kjent. Både innen anlegg-, vedlikehold- og planavdelingen er det gjort avklaringer innen arbeidsfordeling, arbeidsoppgaver og organisering. For at disse avklaringer skal komme hele virksomheten til gode er det en oppgave å gi informasjon om det som skjer. Det vil bidra til en klarere forståelse av vegvesenets funksjon og oppbygging samt gjøre det lettere å vite hvem en skal samarbeide med og hva en skal samarbeide om.

Som et ledd i et utviklingsarbeid på nevnte områder, vil Vestfolder'n bli brukt til å presentere virksomheten med bakgrunn i de avklaringer som gjøres. Først ut i denne forbindelse er presentasjonen av laboratoriefunksjonen.

Laboratoriet som befinner seg på Vegsentralens tomt på Ås, har som oppgave å foreta teknisk kvalitetskontroll for driftsavdelingene.

Arbeidsfeltet dekker i dag asfalt-, betong og gruskontroll, samt kornfordelingsanalyser.

Vi er i dag 5 faste som arbeider på laboratoriet. Ved siden av meg selv, jeg er seksjonsleder, arbeider oppsynsmann O. Kristiansen, oppsynsmannass. T. Skog og spesialarbeidene J. E. Brekke og A. Holhjem der.

En kan si, uten å gå i detalj, at laboratoriets handlingsprogram går ut på følgende momenter:

- Å være et arbeidsredskap for rasjonell og økonomisk riktig vegbygging.
- En sentral hvor erfaringsmateriale, prøveresultater og registreringer lagres.
- Et kommunikasjonsmiddel for tilbakeføring av erfaring.
- Et konsulentorgan for materialkvaliteter.

Det vi ønsker er å komme med i detaljplanleggingen ved anlegg slik at vi kan bruke de ressursene vi disponerer riktig. Videre bør vi sørge

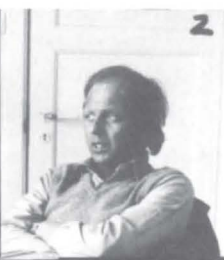
Forts. side 19

- 1) Laboratoriet på Ås
- 2) Oppsynsm.ass. T. Skog
- 3) Oppsynsmann O. Kristiansen
- 4) Laboratoriets stein/mineralsamling
- 5) Spesialarbeider A. Holhjem i arbeid med asfaltprøver
- 6) Spesialarbeider S. E. Brekke ved sitt «kontor»

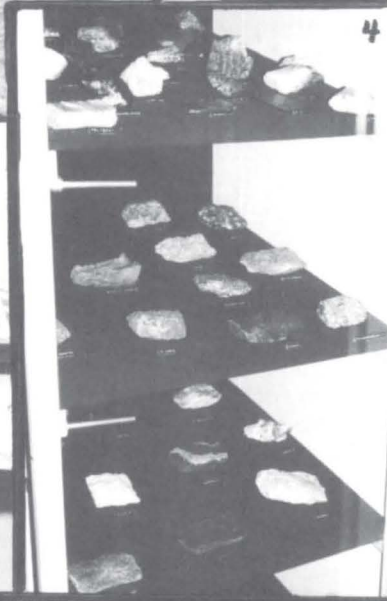
1



2



4



3



5



6



Reisebrev fra Eivald Skau

EN AFRIKANSK HVERDAG



Jeg vet ikke hva de fleste måtte tro hva Afrika er, og da spesielt Øst-Afrika. Men jeg har sett et sted følgende beskrivelse, et flatt bølgende landskap med blånende fjell i bakgrunnen. Dette synes jeg er slående for hvordan jeg også opplever det Afrika jeg kjenner.

Og det har også sine små daglige rutiner som ofte kan være ganske forskjellige til de vi er vant med hjemme i Norge. Men det har så absolutt sin sjarme disse små daglige opplevelser også.

Som naboer til afrikanere venter vi bare på at hanen skal begynne å gale. Når den begynner, er klokken vel seks og de første lysglimt skimtes i øst. Nå er det om å gjøre å få seg selv og barna ferdige til avreise slik

at skole og arbeid nås til de respektive tider de begynner.

For oss med klokker er det ganske lett, for ikke å si flaut å komme for sent. Verre er det for afrikanerne, i alle fall de som er avhengig av å se solen, å komme tidsnok. Skulle solen være skjult bak regntunge skyer er det ikke greit å vite hva tiden er. Men de fleste kommer da alltid fram til arbeidet innen avtalt tid. Da må de siste hendelser diskuteres og nyheter utveksles. De har jo ikke morgenferske aviser med de siste nyheter til å fortelle hva som har hendt siden sist. De to riksavisene kommer ikke hit ut i «bushen» før dagen etter, til det er avstandene for store.

Arbeidet blir utført med små og



store overraskelser, men det er alltid en mening med det som blir gjort selv om du ikke bestandig er enig. Det er nok det som setter en liten spiss på det daglige ståket. Det er egentlig utrolig hva som kan bli utført med de meget enkle hjelpemidler de ofte har til rådighet.

Formiddagen er også den store markedstiden. Her frambyes alt som kan produseres på deres «shambaer», jordstykkene, som er rundt hyttene og litt mer.

Her er det en mengde frukter og grønnsaker som blir frambudt, både til priser som kan betales av afrikaneren og til hva de benevner som «bei ya wasungu». Pris for de hvite Men vi blir da som regel enige om hvilken pris som skal betales. Det er jo alltid lov til å prøve seg på en liten smart en . . .

Her frambyes det dessuten kjøtt, innvoller, ja sogar magesekken blir solgt, men ikke til meg kan jeg love. Jeg har ennå ikke funnet noen anvendelse for den og ikke har Barbro heller oppdaget det så langt jeg vet, skjønt en kan aldri vite. De setter et fint navn på det og da er det lett å få i seg mer enn det en egentlig kunne like. En ting jeg ikke får Barbro til å kjøpe er levende høns. Hun kan ikke tenke seg å få hønen så den kommer alltid ferdig ribbet i hus. Da er hun i alle fall sikker på at hun ikke vet om det er hvit italiener eller african mix. Men godt er det i alle fall.

Den fisken som frambyes har jeg også klart å styre unna. Den er sikkert god og det skal jo være sunt også, sier Ingrid Espelid, men når den ligner på en mellomting mellom bunnulke og styggen sjøl så kan jeg klare med med indrefilet. Og prismessig er vel fisken dyrere også!

Ettermiddagene blir det som regel at en bruker til de forskjelligeste gjøremål. Det kan være alt fra en skikkelig middagslur til virkelig fysisk aktivitet. Det skal sages ved til de kjølige kveldene og hagen skal stelles. Nå er det vel ikke alltid det er jeg som gjør dette, men jeg administrerer nå i alle fall de som gjør jobben.

I det de siste rester av den etterhvert kalde ettermiddagskaffen blir drikket begynner solen å nærme seg fjellene i vest. Like plutselig som solen gjemmer seg bak fjellene kommer den afrikanske natten. Det er vel neppe hørt en natt med så mange lyder. Her kan det være frosker som har sitt å stri med, sikader som «synger» sine nattlige strofer og i den nærliggende landsbyen høres tam-tam trommene som egger til dans alt mens hunden vår uler mot den bleke månen. God natt og sov godt til hanen galer igjen.

AKSJON SKOLEVEG . . .

Forts. fra side 7

gjengerfeltene som blir malt, blir utført i egen regi, opplyser oppsynsmann Kåre Hansen på skiltseksjonen.

Det er forutsatt at de fleste straks-tiltakene skal være gjennomført før skolene begynner etter sommerferien.

Vedlikeholdsområdene vil først komme sterkt inn i bildet når de kortsiktige tiltakene skal utføres. Vi må anta at arbeidet med disse kan komme i gang ut på høsten en gang, og at det vil gå ut i 1981 før disse kan være gjennomført.

Jan Haugerød



Biltilsynet eller bilverkstedet godkjenner bilen din

Tekst og foto: Hans Th. Kittelsen

I Stortingsmelding nr. 79 (1974-75) «Om bilsakkyndigeetatens virksomhet m.v.», er det bl.a. uttalt at de autoriserte bilverkstedene bør kunne overlates ansvaret for å godkjenne at en del av de mangler biltilsynet påpeker ved kontrollene er utbedret.

I Vestfold er vi nå kommet godt i gang med å praktisere det Stortingsmeldingen uttalte.

I Horten (nord-fylket) begynte en med nyordningen 10. mars d.å. Tønsberg (midt-fylket) begynte 1. april og Larvik (syd-fylket) regner med å komme i gang før ferien i år.

Siden Horten startet først i Vestfold, tok Vestfold'eren en tur dit for å ta en prat med personer som står sentralt i dette arbeid.

Vi spør avd.ing. Harald Ouff ved biltilsynet i Horten hva som skjedde av forberedelser før ordningen trådte i kraft.

Det gikk ut invitasjon til alle godkjente bilverksteder høsten 1979. Deretter ble det holdt et orienteringsmøte på Nøtterøy hvor representanter for de verkstedene som var interessert i å delta i ordningen var tilstede. De verksteder som etter denne orientering fant å ville være med, meldte seg så på med det personell de skulle bruke.

Videre ble det holdt et 2 dagers kurs for de personer som skulle forstå etterkontrollen. Kurset omfattet



Avd.ing. Harald Ouff.

forskrifter, bestemmelser og en praktisk gjennomgang av biltilsynets sikkerhetskontroll. Forelesere ved kurset var biltilsynets egne folk.

Samtidig med kursene hadde biltilsynet en gjennomgang med verkstedene om aktuelt kontrollutstyr. Dette resulterte i at det ble anskaffet en del utstyr.

– *Hvordan virker ordningen for bileieren?*

– Ordningen går ut på at bileieren får et innkallingskort i posten hvor dato og klokkeslett er påført. Timen kan forandres hvis ønskelig. Bileieren møter så til en sikkerhetskontroll hos biltilsynet. Eventuelle feil blir anmerket med en frist for etter-

kontroll. Hvis ikke det er noe spesielt ved bilen som gjør at vi vil ha den tilbake, stiller vi bileieren fritt om han vil foreta etterkontroll ved bilverksted eller biltilsynet. Foretas etterkontrollen ved bilverksted, attesterer verkstedet for rettede mangler og sender mangellappen tilbake til biltilsynet.

– *Hvilke fordeler, eventuelle ulemper, ser du ved ordningen?*

– Fordel for bileieren med mindre kjøring for etterkontroll, biltilsynet spares også for arbeide og kan prioritere andre oppgaver. Det gir oss bl.a. større muligheter for å kalle inn biler til førstegangskontroll. Vi ligger veldig langt etter med rutinekontrollene. Jeg ser det også som en fordel at både verksteder og biltilsynet har hatt positivt utbytte av de kurs og møteopplegg vi har hatt sammen. Videre er det en fordel at verkstedene har anskaffet seg utstyr, som kommer mange flere biler til gode enn de som vi kaller inn.

Ulempene ved ordningen er at vi ikke har så god oversikt over kvaliteten på det arbeid verkstedene utfører. Dette bør imidlertid ikke bli noe problem hvis vi kan holde et tillitsfullt samarbeide med verkstedene. Foreløpig har vi full tillit til verkstedene, og håper ordningen vil være positiv for alle berørte parter.

– *Ordningen har ikke vært lenge i drift, men kan du si noe om erfaringen hittil?*

– Det har vært lite praktiske problemer til nå, og det hele synes å fungere godt.

– *Du nevnte at dere kunne forlange å få en bil tilbake til etterkontroll. Det foregår vel da en viss siling av biler som dere vil ha tilbake?*

– Ja, det gjør det. Forhold som ligger bak en slik avgjørelse, er

gjørne biler som mangler identitet, biler som har vært nektet brukt, stoppet ved utekontroll, eller vært utsatt for store skader.

Ønsker vi en bil tilbake, blir dette anmerket i en egen rubrikk på mangellappen. I de fleste tilfeller kan imidlertid bilen vises ved verksted.

– *Dette er en frivillig ordning. Hva velger folk, bilverksted eller biltilsynet?*

– 40% velger verksted og 60% biltilsynet. Jeg hadde trodd tallene ville vært motsatt, men dette kan jo endre seg etterhvert som tiden går.

– *Foretar biltilsynet noen stikkprøvekontroller av det arbeid bilverkstedene har godkjent?*

– Ja, det gjør vi, og dette arbeid må følges opp.

Vestfolder'n takker Ouff for praten og drar videre til A/S Bilsenter på Falkensten for å få en prat med de som står ansvarlig for ordningen der. A/S Bilsenter på Falkensten i Horten er et av de verksteder biltilsynet har godkjent for å utføre etterkontroll.

Vi treffer disponent Ole Tor Bakke og verksmester Ivar Mikkelsen.

Vi spør begge om hvordan de ser på ordningen, positivt eller negativt?

– Begge svarer at de er 100% positive til ordningen.

– *Har dere hatt noen vanskeligheter i forbindelse med ordningen?*

– Mikkelsen svarer at noen kunder ikke har sett på skjemaet at de må til biltilsynet igjen. Dette burde kanskje markeres litt sterkere.

– *Er samarbeidet med biltilsynet bra?*

– Både Mikkelsen og Bakke synes dette er bra. Bakke nevner at nå samarbeider en istedenfor å prøve



Ivar Mikkelsen til høyre, og Kjell Karlsen er de som står ansvarlige overfor biltilsynet når det gjelder godkjenning av utførte mangler. Her står de ved bremsetesteren.

og lure hverandre, som det var tendenser til før.

Vi spør Mikkelsen om han har stor pågang fra folk som selv har reparert bilen sin og skal ha verkstedet til å godkjenne dette?

–Ikke et tilfelle. Da regner jeg ikke med skifte av lyspærer, skvettlapper etc.

Mikkelsen vil også nevne at han synes det er verdifullt at ordningen har høynet standarden på verkstedene.

Både Mikkelsen og Bakke nevner at tiden som ordningen har vært i kraft er kort, så erfaringene er ikke store.

Vestfolder'n blir imidlertid ønsket hjertelig velkommen tilbake om 1 år for å få flere opplysninger om erfaringene.

Sykle til jobben?

Hvorfor ikke?

Sykling
kan bli
en
hjertesak!



NY LOV OM KULTUR- MINNER

Av Yngvar Pedersen



Vestfold er et fylke med tradisjoner langt tilbake i tida. Dette fører til at også vegvesenet i sin virksomhet til tider kan få problemer ved at det «dukker opp» f.eks. gravhauger i veglinja. Dette har skjedd både i Lågendalen og i Hof, og vi har også i forbindelse med uttak av stein på Freste kommet bort i en gammel bygdeborg. Dette førte til at vi måtte heve kontrakten for uttak av stein, samt til en misfornøyd grunneier. Men dette er litt av prisen vi må betale for å kunne få bevare våre gamle fortidsminner.

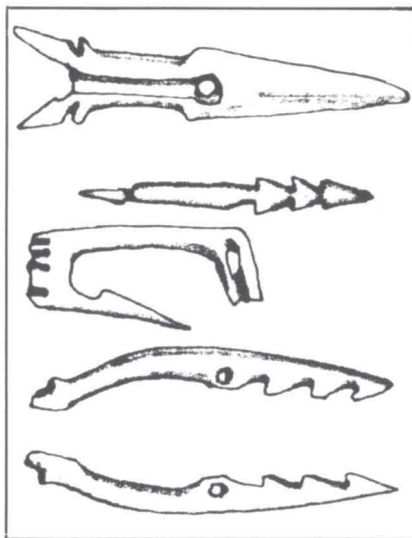
En ny lov om kulturminner ble vedtatt 9. juni 1978 og trådte i kraft 15. februar 1979. Den nye loven erstatter lov om fornminner fra 1951 og lov om bygningsfredning fra 1920. Alle bestemmelser om vern av kulturminner er med dette samlet i en lov. Dette gir bedre oversikt samtidig som kuluturminnevernet er blitt styrket.

Formålet med loven er å verne og ta vare på våre kulturminner.

Med kulturminner menes i loven faste og løse fornminner (fortids-

minner), skipsfunn og arkitektoniske eller kulturhistoriske verdifulle byggverk eller anlegg.

Forts. neste side



Ovenfra og ned: Lystregaffel, fiskekrok, del av lystregaffel og harpunspiss – alt av bein og funnet på Kjelmmøy i Finnmark.

Fornminner kan være løse eller faste. Løse fornminner kan være ting fra oldtida eller middelalderen før år 1537 som våpen, redskaper, steiner med innskrifter eller bilder, smykker, møbler osv. Dersom det dreier seg om samiske fornminner omfatter loven gjenstander som er mer enn 100 år gamle. Videre kan det dreie seg om mynter fra før år 1650.

Faste fornminner kan være gamle boplasser, huler, hustuffer, kirker, gamle tun, markeds plasser o.l. Det kan også være gamle arbeidsplasser, f.eks. steinbrudd, trekull- og tjæremiler. Videre kan det være spor etter jordbruk av forskjellig art, f.eks. ryddingsrøyser, gjerder, jakt-, fiske- og fangstinnretninger. Det kan dreie seg om rester av gamle vegger, vadesteder, havneanlegg, båtstøer, forsvarsverk som gamle bygdeborger, voller, festningsanlegg o.l.

Endelig kan det også være tingsteder, berg med runeinnskrifter og helleristninger, bautasteiner og gravminner av ethvert slag, f.eks. gravhauger og gravrøyser. Det samme gjelder samiske fornminner når de er mer enn 100 år gamle.

Faste og løse fornminner som er eldre enn 1537 er automatisk fredet, og dette betyr at det er forbudt, uten spesiell tillatelse fra myndighetene, å sette i gang tiltak som kan skade eller skjemme et fornminne.

Uten hensyn til hvor gamle de er, kan slike fornminner som jeg har nevnt ovenfor, fredes som fornminne dersom særlige vitenskapelige eller kulturhistoriske hensyn tilsier det. Det samme kan gjøres m.h.t. offentlige minnesmerker og andre steder som det knytter seg viktige historiske minner til.

Under planleggingen av et tiltak

plikter den ansvarlige leder eller det ansvarlige forvaltningsorgan å undersøke om tiltaket vil skade eller skjemme et fornminne. Dette kan imidlertid gjøres på en enkel måte. Planen for tiltaket kan sendes den ansvarlige vernemyndighet som skal uttale seg innen 3 måneder. For nærmere detaljer viser jeg til lovens § 9.

Når det gjelder faste fornminner som f.eks. kirker, borger, byanlegg o.l. er det Riksantikvaren som er den ansvarlige, mens det for øvrig er de fem arkeologiske hovedmuseene som har ansvaret i hvert sitt distrikt. For vårt vedkommende er dette Universitetets oldsaksamling i Oslo. For mynter er Universitetets myntkabinett den ansvarlige instans.

Dersom det må foretas undersøkelser eller vernetiltak i forbindelse med et tiltak, er hovedregelen at den som skal utføre tiltaket, også må dekke utgiftene til undersøkelse m.v. I spesielle tilfeller kan det fastsettes at utgiftene helt eller delvis skal dekkes av staten. Det samme kan være aktuelt ved mindre private tiltak dersom utgiftene blir urimelig tyngende for den som skal utføre tiltaket.

Nytt i kulturminneloven er at det skal opprettes en *sikrings sone* på 5 meter rundt hvert enkelt faste fornminne. Denne sikringssonen anses som en del av fornminnet, og den skal hindre at det kommer skjemmende eller skadelige tiltak altfor nært dette.

Videre kan et større område rundt et fast fornminne av nyere dato etter lovens § 15 fredes. § 15 gjelder bygninger og bygningsmiljøer, og fredning kan skje i den grad det er nødvendig for å bevare virkningen av kulturminnet i landskapet eller mil-

ANLEGGSDRIFTEN

Av Trygve Rognan

Endelig kom vedtaket om E-18 gjennom Holmestrand. Og alle vet vel nå at vedtaket går ut på å bygge en lang tunnel forbi bykjernen. Anleggsstart er forutsatt i desember i år.

For Vestfold er dette den første store vegtunnelen. Vi sitter derfor ikke inne med hverken utstyr eller erfaring for bygging av et slikt anlegg. Derimot har vegvesenet i flere andre fylker stor erfaring og kompetanse på tunnelbygging.

jøet, eller for å beskytte vitenskapelige interesser.

Løse fornminner er normalt statens eiendom, men det kan gis finnerlønn som da deles likt mellom finner og eier av det areal hvor fornminnet ble funnet.

Loven har også en paragraf om *skipstunn*. Regelen er at staten er eier av gamle båter, skipsskrog, tilbehør, last m.v. som er mer enn 100 år gammelt, og hvor det ikke er mulig å finne ut om det er noen eier eller hvem som eier dette.

Det er forbudt å føre kulturminner ut av landet. Det er stadig et problem med turister som prøver på dette.

Det er selvsagt straffbart å skade kulturminner dersom dette skjer bevisst eller uaktsomt.

Loven inneholder for øvrig en rekke detaljer som jeg ikke kan komme inn på her. Skulle noen være spesielt interessert, så har jeg ingenting imot å bli kontaktet.

Et av de store vegtunnelfylkene er Hordaland, med opp til 4 egne tunnelrigger i drift samtidig. Reduserte bevilgninger gjør imidlertid at det nå er vanskelig å beskjeftige alle riggene med tilhørende mannskaper i eget fylke.

Det falt derfor naturlig at vi henvendte oss til Hordaland for å få til en avtale om lån av utstyr og erfarne tunnelfolk til driving av Holmestrandtunnelen. Gjennom et godt samarbeide mellom de to fylker og Vegdirektoratet, er det nå avgjort at en slik avtale kommer i stand.

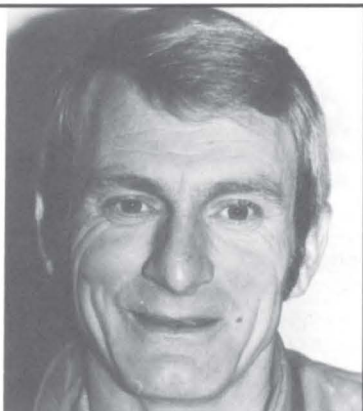
Fra Hordaland vil vi da får deres beste hydrauliske borriag og ca. 20 vante tunnelfolk. Dessuten kommer den daglige ledelse som består av en sivilingeniør og 2 oppsynsmenn. Fra Vestfold vil det dessuten komme 6-7 mann til selve tunneldriften, mens Veglaboratoriet vil ha en geolog fast stasjonert på anlegget. Arbeidet er forutsatt å gå på to skift. Selve råttunnelen vil vær klar etter 1 1/2 år mens kompletteringsarbeidene vil ta ytterligere 1 år.

Også utenfor tunnelen er det store anleggsarbeider. Dette anlegget vil bli drevet i egen regi. Anleggsleder her vil også være koordinerende anleggsleder for hele Holmestrandprosjektet.

Med ønskelig bevilgningstakt, vil hele anlegget kunne være ferdig i 1984.

5 min. med hovedtillits- mannen

Av Hans Th. Kittelsen



Vestfolder'n har tatt en prat med hovedtillitsmann Bjørn Sørli for å høre litt om hva han har stelt med siste år.

– *Hva slags saker har du hatt mest arbeide med?*

– Personalsaker som følge av forflytninger og omplasseringer har tatt mye tid. Omplasseringer som bl.a. er et resultat av redusert egen-drift, gjør at flere av våre folk får andre jobber enn det som var forutsatt da de ble ansatt. Det er klart at en må være innstilt på en del forflytting/omplussing når det gjelder disponeringen av de ansatte, men de berørte bør imidlertid tas med på råd før beslutninger om forflytninger treffes. Arbeidsmiljøloven sier at vi skal legge til rette for et meningsfylt arbeid for den enkelte.

Hva folk syns er meningsfylt arbeid, varierer jo fra individ til individ. Det er derfor viktig at berørtes syn blir tatt med i vurderingen, ikke minst for motivering og holdningen til det arbeid som skal utføres av den enkelte. Jeg vil si vi har fine personalplaner på papiret, men vi har

ennå ikke nådd frem til en tilfredsstillende praksis når det gjelder personalpolitikken.

– *Som hovedtillitsmann må du delta i mange slags møter, hva syns du det kommer ut av disse?*

– Utbytte av møter er veldig varierende. Vi har LTP (langtidsplanlegging) OU (organisasjonsutvikling) og lignende prosjekter uten at vi har sett nevneverdige resultater av dette i marken. Vi må ikke sette ned en masse utvalg o.l. uten at dette får betydning for driften vår. Det skapes forventninger ved alle nye prosjekter, dette snus lett til en negativ innstilling til møter i råd, utvalg o.l. hvis vi ikke kan vise til konkrete resultater av møtevirkosomheten. Vi sitter i møter og blir enige om mange ting, men er ikke lojale mot vedtak og beslutninger tatt i møter når vi skal handle i praksis. Ego-interessene og prinsippene tar over så fort vi kommer til de daglige beslutninger og gjøremål.

– *Hvordan er erfaringene med byggemøter i driften?*

– Noen steder har en kommet bra i gang, andre steder er det mindre

bra. Der hvor en er kommet skikkelig i gang er det positive reaksjoner på disse møtene. Det er fint at vi kan ta opp eventuelle problemer og diskutere disse i en åpen dialog med ledelsen.

– *Vestfolder'n er kjent med at du er medlem av maskinutvalget som skulle se på resultatene for 1978 og komme med forslag om den fremtidige maskindrift. Hva kan du si om arbeidet i dette utvalget til nå?*

– Jeg vet at mange av våre sjåfører og maskinførere har hatt forventninger til dette utvalg. Foreløpig har det dessverre kommet lite konkret ut av dette arbeidet. Det eneste jeg kan peke på er at det er fremkommet mangler/feil ved rapporteringssystemet som er blitt rettet på. Ellers er mange problemstillinger luftet uten at det har gitt resultater i endret drift.

– *Hvordan ser du på bemanningssituasjonen i vegvesenet i dag?*

– Jeg ser med bekymring på den reduksjon vi har hatt av ansatte i driften og den reduksjon vi har hatt av antall maskiner/biler. Reduksjon av maskiner og biler kan ikke bare bortforklares i reduserte budsjetter. Jeg tror denne har flere årsaker, bl.a. dårlige driftsresultater for vår egen maskinpark. Dessuten tror jeg funksjonsdelingen har hatt negative effekter for jobbutførelsen. Det blir lett for mye båtendenser med mange avdelinger. Dette kan igjen avle ineffektivitet hvis vi ikke er flinke til å samarbeide. Jeg er imidlertid klar over at det også innebærer fordeler med oppdeling av etaten i spesialfunksjoner. Skal vi fungere som en enhet må allikevel ikke denne oppdelingen drives for langt. Den er mer en langt nok kommet i dag.

– *Har du til slutt et ønske for fremtiden?*

– Da vil jeg bruke ordene til tidligere hovedtillitsmann Anton Halvorsen i Telemark:

«Når vi presser på for å øke vår innflytelse, så vet vi at vi ber om både rettigheter og forpliktelser, og vi ønsker begge deler. Vi mener også at i denne holdningen ligger det – ikke bare krav om medbestemmelse – men også et tilbud om hjelp til å gjøre etatens oppgaver på en best mulig måte. Har noen bruk for et slikt tilbud?»

VI BESØKER . . .

Forts. fra side 8

for tilbakeføring av data fra anlegg til planavdeling. En annen viktig arbeidsoppgave er å være med på planleggingen av vedlikeholdets utbedring og forsterkningsarbeider. Ved bruk av laboratoriet kan man legge opp til en økonomisk riktig bruk av eksisterende og tilførte materialer.

I det hele må laboratoriet øke innsatsen innen vegbygginga vår.

Vi bør foreta komprimeringskontroller, platebelastningsberegninger etc. på anleggene for på den måten oppnå en rasjonell og riktig bruk av maskiner, og få en kvalitetssikring. Arbeidsområdet er ganske vidt, og foruten det ovennevnte kontrollarbeide er vi stadig involvert i prosjekter i TØI's eller Vegdirektoratet's regi. I det siste har vi hatt registreringer for TØI/Vegdirektoratet i forbindelse med saltprosjektet hvor de ønsker å sammenlikne saltet/usaltet veg.

Lokalitetene som vi holder til i er små og trange, men vi er lovet nye lokaler i 1982. Det ser vi fram mot.

6 ANSATTE
OM:

FART OG FARTSGRENSER

Intervju: Jan Haugerød

Det er bare å konstatere fakta. Farten på våre riks- og fylkesveger går nedover. Med det menes selvfølgelig største tillatte hastighet. Dette resulterer nok i at de aller fleste letter trykket på gasspedalen.

Også i tiden framover må vi regne med at flere nye vegstrekninger blir belagt med en eller annen hastighetsbegrensning.

Hvordan reagerer så folk på dette? Synspunktene er sikkert mange, og Vestfolder'n har spurt 6 ansatte om deres syn på denne saken.



RAGNAR
SOLUM
*Vedlikeholds-
avdelingen*

Jeg bor ved E-18 på en strekning hvor det er tillatt å kjøre 80 km/t. På strekningen er det mange privatavkjørsler, og både barn og voksne ferdes til fots langs vegen. Det er ingen form for gang/sykelveg eller fotgjengerunderganger. På slike steder mener jeg det burde vært en hastighetsreduksjon på grunn av at

det har lett for å oppstå farlige situasjoner langs vegen. Statistikkene viser at ulykkestallet går ned ved å redusere hastigheten, og det må være en god nok grunn til å sette ned farten.



MONA
KARLSEN
Vegkontoret

Jeg bor på Tømmerholt og kjører for det meste mellom hjemmet og Tønsberg. Jeg er ikke i mot at tillatt hastighet på hele denne strekningen settes til maksimalt 60 km/t aa fylkesvegen flere steder både er smal, uoversiktlig og med randbebyggelse.

På gjennomfartsvegene som f.eks. E-18 er jeg imidlertid ikke for en for sterk reduksjon av hastigheten. Her bør reduksjon utover 70 km/t bare forekomme der hvor det er absolutt påkrevet.



Jeg mener at tillatt hastighet flere steder er for høy. Særlig gjelder dette de mindre og smalere vegene. Her burde det ikke vært tillatt større hastighet enn 60 km/t. Men på brede og oversiktlige veger hvor for-



ALLAN
KRISTIANSEN
*Vedlikeholds-
avdelingen*

holdene ligger godt til rette for høy hastighet, bør det ikke foretas hastighetsbegrensninger. Fartsgrensene er til for å respekteres, og derfor må det være en forståelig grunn til at hastigheten blir redusert.

Som sjåfør vil jeg foretrekke ens hastighet over lengre strekninger enn en stadig variasjon i hastighetsnivået.



TORILD
GUNDERSEN
Biltilsynet

Jeg syns det er riktig at hastigheten blir redusert i boligstrøk. På det øvrige vegnettet og særlig på hovedvegene, er jeg ikke så opptatt av fartsreduksjoner. Jeg tror at det her er særlig viktig at trafikantene holder god avstand mellom kjøretøyene. Dette vil nok redusere antall trafikkulykker.

Det som bekymrer meg, er at vogntog ofte kjører for fort. De tar igjen biler som kjører lovlig og legger seg helt innpå disse. På meg virker det ubehagelig, og det føles som om vogntogene vil forsøke å få de øvrige trafikantene til å kjøre for fort.



MAGNUS
ANDERSEN
Pensjonist

Her hvor jeg bor har vi 60 km/t på E-18. Dette har opplagt bedret trafikkforholdene. Personlig er jeg ikke imot en slik regulering, og statistikkene viser at ulykkene går ned når hastighetsnivået reduseres. Dette må vi ta hensyn til, og da blir det nødvendig å redusere hastigheten.

En hastighet på 80 km/t må vi vel akseptere på rette og oversiktlige vegstrekninger, men der kunne jeg tenke meg en hastighetsreduksjon i rushtider med spesielt stor trafikkmengde.



OVE JENSEN
Vegsentralen

Det er flere positive sider ved å redusere hastigheten. Ulykkestallene viser seg å gå ned, og vi sparer drivstoff. På den annen side er det irriterende at det på lange strekninger langs viktige hovedveger ikke er tilrettelagt å kjøre over 60 km/t. Jeg tenker her særlig på E-18 mellom Sem og Sandefjord. Jeg mener at det burde vært mulig å beholde 70 km/t på større deler av denne strekningen.

OM AVHENDING AV FAST EIENDOM

Sivil-lovbokutvalget har i NOU nr. 48 for 1979 lagt fram et forslag til ny lov om avhending av fast eiendom.

I dag er reglene om dette ikke spesielt lovfestet, og en har bygd på analogi (sammenligning) fra kjøpsloven og vanlige obligasjonsrettslige prinsipper.

Lovutkastet er i hovedsak en samling av gjeldende rett, med enkelte nye ting.

Loven er ment å skulle være fravikelig som hovedregel, d.v.s. at andre regler kan avtales ved salg enn de som står i loven. Når det gjelder boligeiendommer kan reglene i loven ikke fravikes til skade for kjøper. Denne regel er begrunnet med at det stort sett er selgers marked når det gjelder slike salg.

Lovutkastet inneholder regler om tilbehør til fast eiendom. I dag er hovedregelen at «mur- og nagel-faste ting» følger med. Dette er en uklar regel, og lovutkastet forsøker å klarlegge dette ved konkrete regler.

Et flertall i utvalget går inn for at en avtale om kjøp av fast eiendom må være skriftlig for å være bindende, mens et mindretall går inn for dagens ordning hvor både skriftlige og muntlige avtaler er like bindende.

Lovutkastet har også regler om når partene kan kreve avtalen oppfylt. Kjøperen har krav på skjøte når han har betalt kjøpesummen/oppfylt vilkårene i kjøpekontrakten.

Selgeren kan kreve betaling når han kan utstede skjøte uten andre heftelser enn de som er avtalt.

Utstedelse av skjøte angir tidspunktet for når ansvaret for utgifter og retten til pengeinntekter går over fra selger til kjøper.

Risikoen for hendelige uhell ved eiendommen går over fra selger til kjøper ved utstedelse av skjøte eller når bruken overlates til kjøper.

Misligholdvirkningene, d.v.s. virkningene av at en av partene ikke oppfyller sine forpliktelser, er utførlig regulert i lovutkastet. I hovedsak dreier det seg om lovfesting av gjeldende rett. Nytt er imidlertid at det ikke kan kreves prisavslag. Derimot kan det kreves erstatning for verdireduksjonen en mangel fører med seg, f.eks. at eiendommen er vesentlig mindre enn forutsatt. Det skal mye til før en kjøper kan heve kjøpet p.g.a. mangler/forsinkelse fra selgeren. «Arealmangel» er spesielt regulert i lovutkastet, og det skal, slik som etter gjeldende rett, mye til før det regnes som misligholdt. Hvert tilfelle må bedømmes konkret.

Reklamasjonsreglene for mangler ved fast eiendom har hittil vært uklare. Utvalget er ikke enig på dette punkt, og flertallet foreslår en reklamasjonsfrist på 5 år, mens 2 medlemmer foreslår 2 år, som ved løse-ørekjøp. 1 medlem ønsker ikke noen lengstefrist.

**Etter 18 år
som
vegdirektør**

KARL OLSEN PÅ AVSKJEDS- VISITT

Av Jan Haugerød



Vegdirektør Karl Olsen fratrer med pensjon 31. august i år. Da har han sittet som leder av vegetaten i 18 år. Han er nå i gang med sin besøksrunde for å ta farvel med kolleger i det ganske land. Tirsdag 13. mai var dagen kommet til Vestfold vegkontor. Foruten vegsjefen var avdelings-

Lovutkastet inneholder også regler om fordeling av utgifter ved salg. Selger betaler utgiftene ved utskillelse av tomt, mens kjøper betaler utgiftene til tinglysning, provisjon o.l.

Ellers inneholder lovutkastet en rekke detaljregler som jeg ikke kan komme inn på her, og for interesserte henviser jeg til nærmere studium om NOU-en.

lederne og samarbeidsutvalgets medlemmer invitert til en enkel og uformell sammenkomst på vegkontorets konferanserom.

Tilstelningen var lagt opp som et enkelt møte med orientering om aktuelle arbeidsoppgaver innen etaten.

Til slutt overrakte Eigeland vegdirektøren en avskjedsgave og ønsket ham lykke til som pensjonist.

Vegdirektørens program for dagen var fullt besatt da han også hadde avsatt tid til et besøk på fylkeshuset. Allikevel hadde han tid til et kort intervju med Vestfoldern's representant.

– *Er det med vemod De forlater etaten etter hele 18 år som øverste leder?*

Forts. neste side

– Jeg vil ikke si at det er med ve-
mod jeg trekker meg tilbake. Det har
vært en hard jobb å følge med i den
utviklingen som vi har hatt i de siste
årene. Men det er rart å skulle slutte.

– *Hva skal vegdirektøren fordrive
tiden med som pensjonist?*

– Jeg har ikke fått tid til å tenke på
pensjonisttilværelsen, men jeg har
alltid vært glad i å reise og jeg håper

at det nå skal bli anledning til det.
Det er heller ikke sikkert at jeg
vil forsvinne ut av vegvesenet for
godt. Det kan tenkes at jeg som
pensjonist kan få spesielle arbeids-
oppgaver innen etaten, men da
enkle og hyggelige arbeidsoppga-
ver.

Vestfolder'n vil takke vedirektør
Karl Olsen for hans innsats i veg-
vesenet og ønske ham lykke til som
pensjonist.

*Vegsjef Gunnar Eigeland overrekker vegdirektøren et tinnfat som et
minne fra vegkontoret i Vestfold.*



STØYSKJERMING

Tekst Olav Sjønøst

Arbeidet med å begrense og redusere ulemper fra vegtrafikkstøy er i den senere tid blitt stadig mer aktuelt. Målene og prinsippene for dette arbeidet er trukket opp i St.meld. nr. 50 (1976-77) «Tiltak mot støy».

For bare få år tilbake ble støy knapt viet noen oppmerksomhet i det hele tatt. Gjennom Stortingsmeldingen er en støyvurdering nå blitt en helt naturlig del av en konsekvensanalyse ved all ny vegplanlegging. Til hjelp ved denne vurderingen har Miljøverndepartementet utarbeidet veiledende støynormer som skal søkes overholdt i de forskjellige planleggingssituasjoner. Det er dessuten utarbeidet en felles nordisk beregningsmetode for vegtrafikkstøy. Denne skal legges til grunn ved alle beregninger når man vurderer resultatet i forhold til normene. Der beregningene viser at normene blir overskredet, er vi nå tvunget til å innarbeide skjermings tiltak i planene, for å bringe støyen ned på et akseptabelt nivå. Slike tiltak vil som oftest skje i form av bygging av støyskjermer eller støyvoller. Der slike tiltak ikke lar seg gjennomføre, kan det være aktuelt å fasadeutbedre boliger for å tilfredsstille normenes krav til innvendig støynivå. Utgiftene til skjermingstiltak skal inngå i anleggskostnadene.

Miljøverndepartementets normer angir 60 dB(A) som en øvre akseptabel grense for døgnekvivalent

støynivåa utvendig ved boliger. Dette krever kanskje en litt nærmere forklaring:

Øret er et meget følsomt instrument. Lydintensiteten fra en jetmotor på 25 meters avstand, vil være 10^{13} ganger sterkere enn lyden av normal pusting i et ekkofritt rom. For å få nogenlunde håndgripelige tallverdier å jobbe med når man snakker om lyd, angir man derfor lydstyrken i dB, forkortet decibel. Decibel-skalaen er logaritmisk, og pr. definisjon er 0 decibel den svakeste lyd øret kan oppfatte. P.g.a. at skalaen er logaritmisk vil hver lydeffektfordobling gi en økning i nivået med 3 dB. Smerteterskelen ligger på ca. 120 dB. Øret har dessuten forskjellig følsomhet overfor de forskjellige tonehøyder lyden er sammensatt av. Ved svakere lyd oppfatter vi de dype tonene dårligst og hører best i mellomregisteret. Når man måler støy bruker man derfor å filtrere lyden med et såkalt A-filter. Den verdi man da får, kaller man decibel A, eller forkortet dB(A). Dette er således et mål for hvordan øret oppfatter lyden.

Med ekvivalentnivå menes et gjennomsnittlig nivå over en viss tidsperiode. Nivået er avhengig av trafikkmengde og sammensetning, avstand til veg, hastighetsnivå, stigingsgrad o.s.v.

Når lyden er som sterkeste fra et eneste kjøretøy snakker man om

maksimalnivå. I ekvivalentnivået tas det hensyn til at kjøretøyet passerer og befinner seg på forskjellige avstander fra målepunktet (beregningpunktet). Når vi snakker om døgnequivivalentnivå er det dessuten tatt hensyn til at trafikkmengden varierer over døgnet. Tar vi for oss en veg som f.eks. E-18 gjennom Vestfold, med en gjennomsnittlig døgntrafikk på ca. 12.000 kjøretøyer, hastighetsnivå på 80 km/t og forutsetter flatt terreng ut til sidene, vil boliger nærmere vegen enn ca. 80 meter ha døgnequivivalent støynivå over 60 dB(A). Da forstår man kanskje bedre hvilke problemer det innebærer å overholde normene

ved ny vegutbygging i et så tett befolket fylke som Vestfold. Alt tyder således på at det vil bli bygget en del støyskjermer i fylket de nærmeste år. Av større veganlegg i fylket som er under bygging, eller hvor anlegg er nær forestående, og hvor det samtidig skal bygges støyskjermer, kan nevnes ny innfartsveg til Sandefjord og ny Rv. 311 i Tønsberg. (Lardalsgate).

Utenom det som vil skje langs nye veger, er vegvesenet også pålagt et ansvar for å begrense støyulemper langs eksisterende riksveger.

Gjennom en 4-års periode fra 1978 til og med 1981 har myndighet-

Støyskjerming langs rv. 310 i Borre.



ene bevilget tilsammen 105 mill. kr. til støyskjerming langs eksisterende riksveger. Ca. 2/3 av disse pengene disponeres av vegetaten og skal nyttes til konkret bygging av skjerm eller voller. De resterende midlene skal nyttes til fasadeutbedring av boliger langs riksvegene. Dette arbeidet administreres av Husbanken. Vegkontoret er for de tre første år (78-80) blitt tildelt tilsammen 2,5 mill. kr. Innpå halvparten av disse midlene (45%) står fortsatt ubenyttet. Dette skyldes at vi i startfasen har hatt visse problemer med å få gjennomført slike tiltak. Problemene består i at enkelte tror de vil føle seg innesperret bak en støyskerm, og at det vil virke skjemmende på bomiljøet. Folk er dessuten skeptiske overfor tiltak som medfører inngrep på privat grunn.

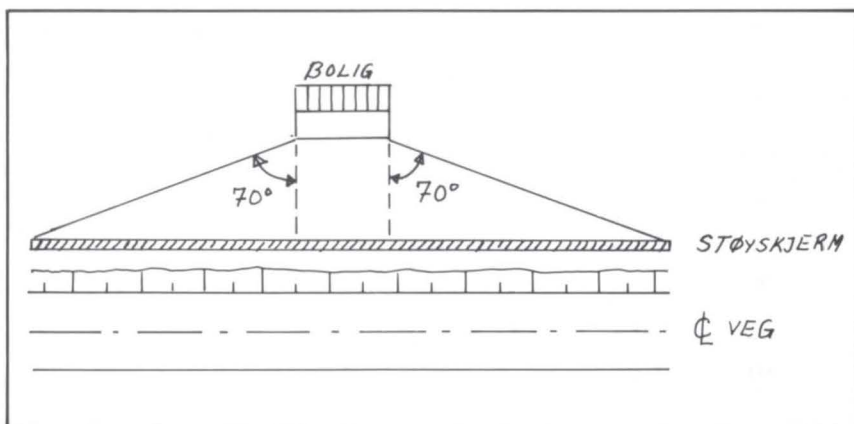
En annen ting som vanskeliggjør gjennomføring av slike tiltak er avkjørselsforholdene langs vegnettet vårt. Skal man oppnå ønsket effekt av en støyskerm, må denne gjøres sammenhengende uten åpninger. Dette vil i mange tilfeller innebære

en samtidig avkjørselsregulering/sanering, og slike tiltak dekkes ikke av bevilgningen til støyskjermer.

Det som foreløpig er bygget av støyskjermer langs eksisterende riksveger i Vestfold er skjermen på Rv. 310 i Borre. Denne skjermen er ca. 700 meter lang, og har kostet omkring 1.400 kr. pr. løpemeter. Høyden på denne skjermen er 2 meter. Med en slik kostnad ser man at det er svært begrenset hva man kan få utrettet for de tildelte midlene.

Den erfaring vi har fått ved plan gjennomføringen av slike tiltak har ført til at vi i det videre arbeid sannsynligvis vil prioritere skoler og institusjoner i høyere grad. Dette er også i samsvar med Miljøverndepartementets normer som angir strengere krav til slik bebyggelse enn for ren boligbebyggelse.

For øvrig vil vi si at planleggingen i Borre gikk stort sett greit, og vi har også inntrykk av at beboerne her er godt fornøyd. Detaljprosjekteringen av dette anlegget er utført av et landskapsarkitektfirma. Dette har sam-



menheng både med vår egen kapasitet, samt et forsøk på å oppnå en estetisk god løsning, tilpasset forholdene på stedet. Også i det videre arbeid vil vi i større eller mindre grad trekke inn den slags ekspertise ved planleggingen.

Til slutt litt om støyskjermers/vollers prinsipp og virkemåte:

Den dempingseffekt en kan oppnå ved en støyskjerm/voll, er avhengig av plassering i forhold til støykilde/mottaker, skjermens utstrekning (skjermet sektor), skjermens høyde og til en viss grad også materialvalg.

Forsøk har vist at så sant en skjerm har en flatevekt på omkring 15 kg/m^2 er det liten vits i å øke skjermens tyngde utover dette. Det betyr at man oppnår ønsket effekt av en vanlig stående tømmermannskledning. Hvis nå skjermen har denne minimumstyngden er effekten avhengig av utstrekning og høyde.

Som tegningen på forrige side viser bør skjermen dekke en sektor av vegen på 70° til hver side sett fra boligen for å gi fullgod effekt.

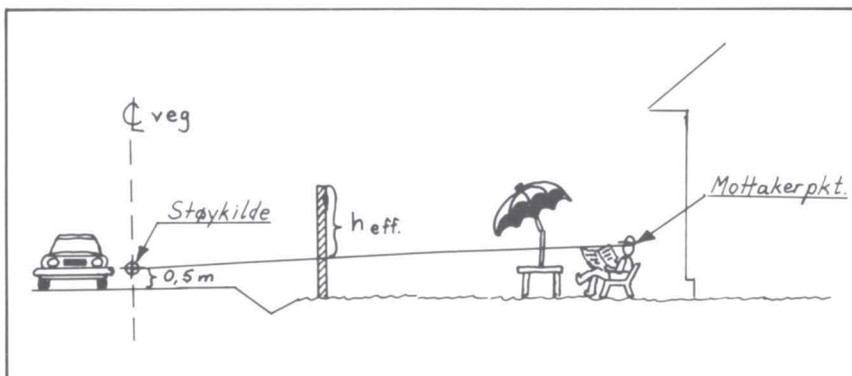
Skjerm lengden for å dekke en bolig vil således øke med økende avstand mellom bolig og veg. Der det er sammenhengende husrekker langs vegen vil skjerm lengden pr. bolig bli redusert i det skjermen foran en bolig også har effekt for boligene på siden.

Hvis skjermens utstrekning er tilstrekkelig, vil effekten til slutt være avhengig av skjermens høyde og plassering i forhold til veg/bolig.

Den delen av skjermen som ligger over den rette forbindelseslinjen mellom støykilde og mottaker kalles for effektiv skjermhøyde. (*h_{eff.}*) Denne er som sagt med på å bestemme skjermingseffekten. Samtidig kan det stort sett sies at effekten blir bedre jo nærmere skjermen er plassert støykilden.

Litt grovt kan vi si at en to meter høy skjerm plassert 7 meter fra vegens senterlinje vil gi en dempingseffekt på omkring 8-10 dB(A) før mottakerpunkter nærmere vegen enn 50 meter.

En demping på 8-10 dB(A) betyr en halvering av støynivået slik dette oppfattes av øret.



STUDIETUR TIL DANMARK

Tekst og foto: Erik Andersen



Danmarksturen ble gjennomført over to dager. Første dagen skulle jeg bese overflatebehandlingsdekker på Nord-Jylland. Andre dagen var avsatt til generelle asfaltarbeider og vegarbeider på Midt-Jylland. Gjennom Fjeldhammer Brug A/S hadde jeg fått kontakt med Akts. Jens Villadsens Fabriker som ville vise meg rundt på Jylland.

Første dag

Jeg ble møtt av distriktsleder Günther Pein fra Villadsen og distriktsingeniør Svend Jørgen Olesen fra A/S Phønix i Fredrikshavn. Fra Fredrikshavn dro vi ned til en parsell på vegen mellom Voersa og Sæby

hvor vi beså en strekning med overflatebehandling utlagt i 1979. Parsellen som var på 5 km var overflatebehandlet med en asfaltløsning utspredt i 1,5 kg/m². I dette bindemiddelet ble det avstrødd steinmaterialer 8-12 mm i mengde 14-15 l/m² ÅDT på strekningen lå på ca. 2000. Dekket lå pent og hadde en jevn struktur.

Vi kjørte videre og kom inn på ett Enkel overflatebehandlingsdekke (EO) som var utlagt i 1978. Det var utført etter de samme spesifikasjoner som det første jeg så. Danskene regnet med ca. 8 års levetid på EO-dekkene sine.

Forts. neste side

Lokalgate med fall mot vegmidt.



Det tredje stedet vi befarte var på østkysten av Nord-Jylland nær Melholt. Her var det i 1975 utført et EO-dekke med ren penetrasjonsasfalt. Det var brukt PEN 500 i 1,5 kg/m². Avstrøingsmaterialene var importert stein (pukk) fra Gøteborg i fraksjon 7,5 mm - 8,5 mm. Danskene satte ÅDT 2000 som grense for bruk av EO-dekker. Steinsprut var et problem også i Danmark. Fraksjoneringsen var meget ren. Dette gjorde at steinmaterialene orienterte seg lett.

Etter denne befaringsen dro vi til en veg i nærheten av Horsens. Der beså vi nok et dekke med PEN 500 og 7,5 - 8,5 mm stein. Dekket, som lå bra, hadde imidlertid en skrenseskade som var oppstått lenge etter dekket hadde «satt» seg.

Vi diskuterte EO-dekker i alminnelighet. Av samtalen forsto jeg at Danmark ikke hadde noen ensidig policy når det gjelder EO-dekker. Enkelte amt utførte dekkene i stor stil, andre utførte ikke EO-dekker i det hele tatt. Piggdekkbruken i Dan-

mark var minimal. Anslagsvis 5% brukte pigger.

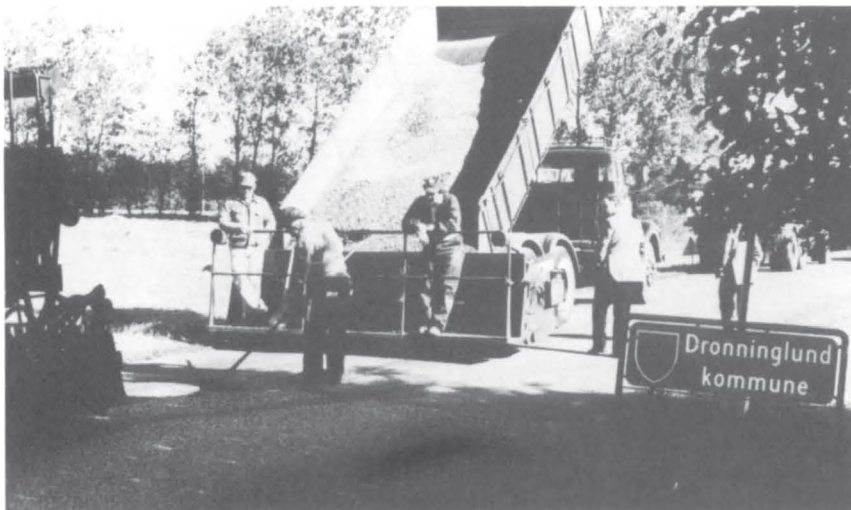
Av det jeg så merket jeg meg følgende ting av interesse:

1. Dekkene hadde en meget pen avslutning på skuldrene. Dekkene ble trukket «over» asfaltkanten slik at dekket fikk et visuelt ensartet og pent preg. En bar flekk er et angrepspunkt og det ble færre av dem på det viset.
2. Man var meget nøye med fraksjoneringsen. Dette medførte at doseringen var enklere, dekket satte seg raskere og man ungikk endel steinsprut.
3. Ved bruk av ren asfalt «satte» dekket seg raskere.

På slutten av dagen beså jeg et ICOTAN-dekke som var utlagt på en idrettsplass i Aalborg. ICOTAN-dekket er bygd opp av 3-7 mm Polyurethan på 20-25 mm RUB-KOR.

RUB-KOR er en blanding a granulerte bildekk, naturlatex og fargestoff.

Overflatebehandling i Dronninglund kommune.



Jeg fikk også se en membranisolering av et garasjetak i Aalborg sentrum. Membranisoleringen ble utført med prefabrikerte membraner som ble belagt med varm asfaltmasse.

Annen dag

Den andre dagen ble startet på Villadsens blandeverk i Viborg. Etter å ha hilst på fabriksbestyrer Bjørge Carlsen og distriktsleder Jørn Aslak Jensen ble jeg vist rundt på verket. Tvers over gaten lå et av konkurrentens blandeverk. Jensen fortalte at anbudskonkurranse slik vi nordmenn er vant til hadde de ikke. Amtskontorene fordelte kontrakter ut fra standardpriser, og utjamningsprinsipper.

Etter befarung av værket dro vi ut på en befarung i Midt-Jylland, rundt Viborg, Randers og Silkeborg. Jeg fikk se interessante trafikkløsninger samt asfalteringsarbeider som ikke skilte seg særlig ut fra slik vi gjør arbeidene.

Dagen ble avsluttet med befarung av Villadsens asfaltlaboratorie i Silkeborg.

VERNELEDER-STILLINGEN

Stillingen som verneleder er nå besatt. Det ble vår tidligere verneleder, Karsten Gjersøe, som fikk stillingen. Han skal nå frigjøres fra arbeidet ved biltilsynsstasjonen i Tønsberg og fungere som verneleder på heltid.

Ansettelsen er foreløpig gjort for 2 år.

Vestfolder'n vil komme tilbake til vernelederstillingen i et senere nummer.

Personallytt

60 ÅR

Johnny Andersen, 9. juli

65 ÅR

Hans E. Allum, 12. juli

De som ikke ønske sine fødselsdager bekjentgjort, må gi redaksjonen beskjed om dette.

VI ØNSKER VELKOMMEN

Sissel Vestskogen, adm./øk.avd.

STOFF TIL NESTE NUMMER

**må sendes
redaksjonen
innen**

15. juli 1980

