

VEST- FOLDER'N

NR. 7

1980





Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 7 – DESEMBER

7. ARGANG

Redaktører:
Jan Haugerød
Erik Andersen
Hans Thv. Kittelsen

Red.sekr.:
Esther Vedvik

Redaksjonsråd:
Trygve Rognan
Tore Kavli
Ørnulf Johannessen
Haakon Møyland
Reidar Jørgensen

Redaksjonens adresse:
Vegsjefen i Vestfold
Postboks 323
3101 TØNSBERG

Opplag:
1050 eksemplarer

Sats og trykk:
Cicero a.s, Tønsberg

INNHOOLD

Vegsjefens nyttårstanker	3
Et historisk øyeblikk	5
Livslang trafikkopplæring	8
Kurs i arbeidsskiltning	10
Undrumshøy	11
Anleggsleir i hotellstil	12
Besøk fra mask.avd i Hordaland	14
Arbeidsvarsling og respekt	16
Saksbehandleropplæring på vegkontoret	18
Ordet fritt	19
10 ganger så farlig	20
Vestfold med i FOU-prosjektet	21
Biltilsynet i Sandefjord	22
Personalnytt	23

De forskjellige artiklene står for artikkelforfatterens regning, og gir nødvendigvis ikke uttrykk for vegvesenets holdning.

VEGSJEFENS NYTTÅRSTANKER

Og så er det jul igjen, den femte julen siden jeg kom hit til Vestfold. Altså et lite jubileum for meg. Kanskje litt tidlig å begynne å se tilbake, men jeg gjør det allikevel.

Da jeg skrev min første «juleleder» munnet den ut i en bønn om helhjertet innsats fra alle hold for å redusere de skremmende ulykkestallene i Vestfold. Jeg bebudet at dette ville komme til å kreve evne til samarbeid og diskusjon med mange etater og grupper også utenfor vegvesenet. Hva har så skjedd? Jo, vi fikk en økning i ulykkestallene fra 715 i 1976 til 746 i 1977, men deretter har vi hatt jevn nedgang, slik at vi nå i 1980 ser ut til å ende på rundt 500 ulykker. Samtidig har vi hatt en økning i trafikken, slik at ulykkesfrekvensen faktisk vil være redusert med ca. 40%, hvis da ikke året får en ekstra ubehagelig slutt. Dette betyr at vi ikke lenger er landets farligste fylke, men at vi er kommet ned på gjennomsnittsnivået for landet. Jeg tror den innsatsen vi har gjort innen etaten og gjennom samarbeidet med mange andre, har hatt avgjørende betydning for denne utviklingen. Men vi skal videre, vi må bli bedre enn gjennomsnittet. Dette vil bli vanskeligere, men ikke umulig. Den sammensveising av biltilsynet med resten av etaten som har skjedd vil være en stor hjelp også i det videre arbeid.

I 1978 satt de fleste av oss på skolebenken en uke for å lære om den nye arbeidsmiljøloven. Det var i denne for-

bindelse ikke få dystre spådommer om hvordan dette ville komme til å fungere. Personlig synes jeg det har fungert godt. Vi har ikke fått de sammenstøt og problemer som mange spådde. Vegvesenets etatsånd har bestått prøven, og vi samarbeider etter mitt syn bedre enn før. Når jeg trekker dette frem nå, er det fordi vi står overfor en ny utfordring, nemlig gjennomføringen av de ansattes medbestemmesrett. Også her høres det til tider dystre spådommer, men jeg våger å tro at vi også skal komme helskinnet og styrket ut av den prosessen. Det er etter mitt syn ingen revolusjon vi står overfor, men en videreføring og systematisering av en utvikling som har vært i gang lenge gjennom samarbeidsutvalg, driftsmøter og de mange andre formelle og uformelle kontaktformer vi har. Jeg tror på at denne avtalen kan brukes slik at den ikke bare sikrer de ansatte utvidet medbestemmelse når det gjelder deres arbeidssituasjon, men også slik at medbestemmelsen fremmer vår effektivitet og skaper et godt forhold til publikum. Men jeg må innrømme at det er med vemod jeg nå ser samarbeidsutvalgene forsvinne. Disse har etter mitt syn fungert bedre og bedre med årene og har vært klart medvirkende i den utvikling etaten har hatt.

Av mer konkrete ting vi har opplevd i år, vil jeg spesielt fremheve to.

- Vi kom virkelig igang med byggingen av den nye E 18 forbi

Holmestrand sentrum. Det er nesten så en må klype seg i armen for å skjønne at det er sant.

- Vi er kommet oss gjennom første del av Aksjon skoleveg. Ved aktiv innsats fra mange hold fikk vi behandlet de mange forslag som kom inn. Vi har fått fordelt de spesielle midlene som var stilt til disposisjon (3,1 mill. kr.), vi har fått gjennomført en god del strakstiltak, vi har fått motivert en god del personer for trafikk sikkerhetsarbeidet, og sist men ikke minst har vi fått en enda lengre ønskeliste over tiltak som ønskes gjennomført. Vi får derfor fortsatt bruk for vårt kjente uttrykk «nei, dessverre, ikke enda».

Dette bringer meg over på budsjett-situasjonen for 1981. For riksveggenes del må denne sies å være tilfredsstillende, med en viss økning i bevilgningene til både anlegg og vedlikehold. For fylkesvegene er imidlertid situasjonen svart. Fylkesrådmannens forslag innebærer at vi ikke får noen penger til fylkesveganlegg, så her ser det dårlig ut for denne type trafikk sikkerhetsarbeid. For fylkesvegvedlikeholdet lyder dommen foreløpig på 13,6 mill. kr. Det er nesten 7 mill. kr. mindre enn det minimumsbeløp vi mener må til for å opprettholde vegnettets nåværende standard. Jeg synes også det er riktig å nevne at det er under halvparten av det beløp vi hadde til disposisjon i 1978 hvis vi tar hensyn til prisstigningen.

Hvordan vi skal legge opp fylkesvegvedlikeholdet i 1981 med så lite penger å rutte med vet vi enda ikke, men jeg vil nevne noen tiltak som kan bli aktuelle. Redusert brøyting, minst mulig bortkjøring av snø, redusert strøing, telerestriksjoner, mindre rydding og renhold, sløyfe oppsetting og

oppretting av rekkverk, redusere oppmerking av vegbanen, mindre grøfting og mindre krattrydding. Allikevel vil det ikke være mulig å holde dekkefornyelsen i takt med nedbrytingen og vi må regne med at vegene vil bli dårligere. Et punkt som vi må vurdere nærmere, er om vi skal dele fylkesvegnettet i et hovedvegnett som vi skal holde i skikkelig stand og et lokalt vegnett som vi må la forfalle relativt raskt, eller om vi skal basere oss på et jevnt forfall på alle veger, men da forhåpentlig ikke så raskt.

Også i denne sammenheng har jeg lyst til å se tilbake til 1976. Da utgjorde fylkesvegbevilgningene 30% av våre bevilgninger. I 1981 vil de være 9%. Jeg vil da også minne om at vi har ca. 750 km fylkesveger mot ca. 600 km riksveger.

Dette vil medføre at vi får to helt forskjellige måter å planlegge og drive vegnettet på.

For sysselsettingen av den faste arbeidsstokken vil dette «jordskjelvet» på fylkesvegvesiden ikke få noen direkte følger, idet staten berger situasjonen. Men også for riksvegbevilgningene må vi etter hvert være forberedt på stagnasjon og kanskje nedgang. Vi føler ofte at vi har kapasitetsproblemer i administrasjonen, inklusive biltilsynet. Det er lett å tro at vi i fremtiden skal få løst disse ved øket bemanning. Signalene tyder imidlertid på at vi gjør klokest i å vurdere og planlegge vår arbeidssituasjon ut fra den arbeidsstokk vi i dag har. Det er derfor viktig at vi alle, ute i marka og inne på kontorene, føler ansvar for utnyttelsen av den ressurs hver og en av oss representerer og for de bevilgninger vi får.

Hvis det nå er noen av dere som begynner å lure på hvor julestemningen ble av i mitt innlegg, så skjønner jeg

Forts. side 20

ET HISTORISK ØYEBLIKK I HOLMESTRAND

Reportasje: Jan Haugerud

Endelig skjedde det. Onsdag 8. oktober kl. 15.30 gikk den første salven i Holmestrandsfjellet. For befolkningen i Holmestrand var dette innledningen på et lenge etterlengtet prosjekt. For vegvesenets vedkommende markerte salven innledningen på et større samarbeid over fylkesgrensene enn noe tidligere prosjekt i vegvesenets historie.

Det var tydelig at den første salven hadde vakt interesse både utenfor og i etaten. En rekke journalister og andre interesserte var møtt fram, og vår nye vegdirektør Eskild Jensen var også til stede. Det var Ingmund Midttveitt fra Hordaland som trykte på knappen og utløste den historiske smellen. Denne første salven var en liten salve. Bare ca. 30 kg sprengstoff ble brukt, og resultatet ble bare et mindre skall i fjellveggen. Noen tilskuere var kanskje skuffet over resultatet, men for vegvesenet var resultatet som ventet.

Det viste seg snart at fjellet ved tverrslaget var dårligere enn tidligere beregnet. Lørdag 11. oktober raste det ut ca. 50 m³ stein mens sikringsarbeidet holdt på. Heldigvis ble ingen skadet.

Raset resulterte i at det måtte settes i gang ekstra sikringsarbeider i forskjæringen til tverrslaget. Anleggsleder Johnsen kan fortelle at de ekstra sikringsarbeidene har gitt en forsinkelse på ca. 14 dager, men det regnes med å kunne tas forsinkelsen igjen un-

Forts. side 15



Vår nye vegdirektør Eskild Jensen var også til stedet da den første salven ble sprengt. Her sammen med driftssjef Rognan. (foto Tor Skog)



En av anleggsdumperne til Tunnel og Anleggstransport brukes som en effektiv dekning av tunnelåpningen så lenge det er fare for steinsprut i forbindelse med sprengningene.



Arbeidene er nå kommet så langt at det ikke lenger er nødvendig med omfattende sikringsarbeider. Rundt tunnelmunningen skimtes bolter og sikringsnett.



I tunnelen fant vi på dette skiftet fra venstre Bjørn Bru, Arvid Austrheim, Leiv Lirhus, Jostein Flatekval og Bernt Bergo.



Lederne for tunnelarbeidet er fra venstre Torstein Garnes Johnsen, Hilmar Oksnes og Steinar Aase.

Nytt i
biltilsynet

LIVSLANG TRAFIKKOPPLÆRING

Vestfold er et av de fylkene som nå har startet et pionerarbeid innen biltilsynet. I korte trekk kan det sies at det går ut på en bedret trafikkopplæring fra barnehagen til alderdommen. En livslang trafikkopplæring.

Bakgrunnen for dette arbeidet er at alle skal stå bedre rustet i det trafikk-miljøet vi i dag har og det vi vil få i framtiden. Indirekte vil dette også bety en reduksjon i antall trafikkulykker.

Biltilsynet skal ikke selv drive trafikkopplæring, men gi hjelp til skolelærere, tilrettelegge og utvikle tilbud som vi ønsker å gi skoleverket. I dette arbeidet er foreløpig Eik lærerskole, skole-direktøren i Vestfold og kjøreskolene trukket inn. Biltilsynet har også følere ute mot den videregående skole v/fylkesskolesjefen.

Og hvem er det så som skal utføre dette arbeidet innen etaten vår?

Det er blitt opprettet en stilling som konsulent (trafikkpedagog) underlagt biltilsynssjefen. Stillingen ble lyst ledig i vår og Lars Øygard er blitt ansatt. Han har tidligere vært ansatt som undervisningsinspektør ved Slottsfjellet skole her i Tønsberg. Han er utdannet adjunkt, og burde ha de beste forutsetninger for å ivareta stillingen. Vestfold-er'n har hatt en prat med ham for å prøve å få nærmere rede på hva arbeidet vil gå ut på.

Arbeidet vil først og fremst føre meg i kontakt med skoleverket. Her er det viktigste målet å bedre trafikkopplæringen i grunnskolen. Jeg skal ikke



Lars Øygard.

selv drive trafikkopplæring i klassene, men tilrettelegge trafikkopplæringen for lærerne.

Mønsterplanen for grunnskolen setter som målsetting 10 timer pr. skoleår eller totalt 100 timers trafikkopplæring gjennom hele grunnskolen. Denne målsettingen er ikke blitt fulgt opp. Trafikkopplæringen er som fag jevnt over dårlig dekket. I en rapport fra 1979 går det fram at det foregår en tilfeldig trafikkopplæring i de første skoleårene. I ungdomsskolen har det nærmest ikke vært noen form for trafikkopplæring i det hele tatt. Når vi vet at barn og ungdom er en sterkt ulykkesrammet gruppe, er det naturlig å gi trafikkopplæringen større prioritet. Vi vil her kunne endre barnas holding i trafikkmiljøet.

Gjennom skoledirektøren har vi innledet et samarbeid med pedagogiske veiledere og kontaktpersoner ved de forskjellige skolene. Vi har vært ute på skolene og informert lærere om materiell og opplegg rent generelt. Hvis vi skal kunne leve opp til planen og det vi ønsker å gi elevene av trafikkopplæring, er nok de 10 timer pr. år som mønsterplanen forutsetter for lite, men dette må vi se nærmere på senere. I dette arbeidet er også Trygg Trafikk en samarbeidspartner. Det er bl.a. Trygg Trafikk som har utarbeidet informasjonsmateriellet.

Vi mener at det også er viktig å komme inn med trafikkopplæring før barna er kommet inn på barneskolen. I den forbindelse har vi innledet et samarbeid med førskolelinja på Eik Lærerskole. Tanken er at lærerne i førskolen skal arbeide med trafikkopplæring slik at barna har fått en grunnleggende kjennskap til trafikkspørsmål før de når skolepliktig alder.

Ut over skoleverket er biltilsynet og trafikkskolene et viktig felt. Biltilsynet har tilsynsplikt over for trafikkskolene, og dette må skje som et samarbeid hvor man diskuterer undervisningsprinsipper og forskjellige forhold i skolenes undervisningsmetoder. Her vil jeg kunne bistå både biltilsynet og trafikkskolene. Biltilsynet har også mange ting å tilby skoleverket. Bl.a. refleksbruk, og praktisk fysikk. Jeg tenker da på sidekrefter, forhold mellom fart og bremselengder m.m.

Ut over dette vil jeg kunne fungere som foreleser på kurser av forskjellige slag.

– Hvordan er holdningen til trafikkspørsmål innen skoleverket. Føler du at biltilsynet her har forsøkt å tvinge seg inn på et område de ikke har noe med, eller blir trafikkspørsmål godt mottatt innen skolehold?

Hele tiden har det vært et nært samarbeid med skoledirektøren. Det ble enighet om å samarbeide da partene mente at man hadde bruk for hverandre. Vi innså at begge parter hadde ressurser som det kan dras nytte av i trafikksikkerhetsarbeidet. Samarbeidet har fram til i dag vært bra, og jeg ser ingen grunn til at det skal gå dårligere i tiden framover. For min egen del er jeg kommet inn etter at samarbeidet var startet opp, og jeg er blitt godt mottatt i skoleverket. De planer vi har for tiden framover er også kommet som et resultat av det samarbeidet vi nå har.

Det vi håper på er at arbeidet vil bære frukter. For å vurdere nytteverdien av arbeidet skal det neste høst være et oppsummeringsmøte hvor det deltar representanter for skoleverket og biltilsynet.

– For å komme inn på mer personlige forhold, hva var det som fikk deg til å søke denne stillingen.?

Jeg har alltid vært opptatt av trafikkspørsmål. Siden jeg kom hit til Tønsberg i 1974 har jeg arbeidet en del med trafikkspørsmål innen skoleverket. Bl.a. har jeg arbeidet med skolepatroljer og vært veileder i trafikkopplæring innen Tønsberg. Jeg har også deltatt i arbeidet med Aksjon Skolevei.

Det som fikk meg til å søke på stillingen som trafikkpedagog ved biltilsynet var først og fremst kombinasjonen mellom å få arbeide med trafikk-sikkerhetsspørsmål og muligheten til å påvirke dette arbeid gjennom undervisning. Hittil har forventningene blitt innfridd og jeg håper også at jeg kommer til å trives i framtiden. Men en ting skulle jeg ønske. Det var et bedre samarbeid mellom de instanser som arbeider med trafikk-sikkerhet fysisk og vi som primært tar oss av undervisnings-siden og holdningsarbeidet.

KURS I ARBEIDSSKILTING

Tekst: Finn E. Berg
Foto: Jan Haugerød

Torsdag 16. oktober ble det avholdt kurs på Hotel Klubben, Tønsberg om arbeidsskilting. Deltagerne var fra alle avdelingene i vegvesenet. Kurset ble åpnet av driftssjef Rognan og foredragsholdere var F. Carlsen og F. E. Berg fra vegkontoret. Emner som ble tatt opp var behandling av skilt, lover og regler, praktisk skilting og bruk av mobile trafikkllys.

I tillegg orienterte Bjørn Wrige fra Tønsberg politikammer om manuell trafikkdirigering.

Kurset ble avsluttet med en befarings til vegsentralen på Ås. Her var det utstilling av diverse skiltmateriell.

Interessen for kurset var så stor at det ble arrangert et nytt kurs den 30. oktober.

Deltagere kom fra driften, oppsynet og vegkontoret.



UNDRUMSHØY

ett av Vestfolds 65 ulykkespunkter

Av Nils I. Skjevik

I løpet av de siste årene er det registrert mange trafikkuulykker på dette stedet. I 1978 ble det skiltet med venstresvingforbud for trafikk fra nord, men også etter dette er det registrert ulykker på stedet.

Etter som det i løpet av de nærmeste årene ikke vil kunne prioriteres en større ombygging av E-18 i området, har vi funnet det nødvendig å regulere avkjørselsforholdene. Planen for dette er nå vedtatt. Den innebærer at trafikken fra sør kan komme inn til bensinstasjonen, kafeen og bolighusene via en innkjøring sør i området. Det skal videre bygges en ny adkomstveg nordover med tilknytning til E-18 litt ut

på flata nord for høyden ved Undrumshøy. Ved denne tilknytningen vil alle svingebevegelser bli tillatt. I denne forbindelse er det forutsatt en mindre utvidelse på vestsiden av E-18 for at sorgående trafikk kan komme forbi biler som venter på å kunne svinge til venstre.

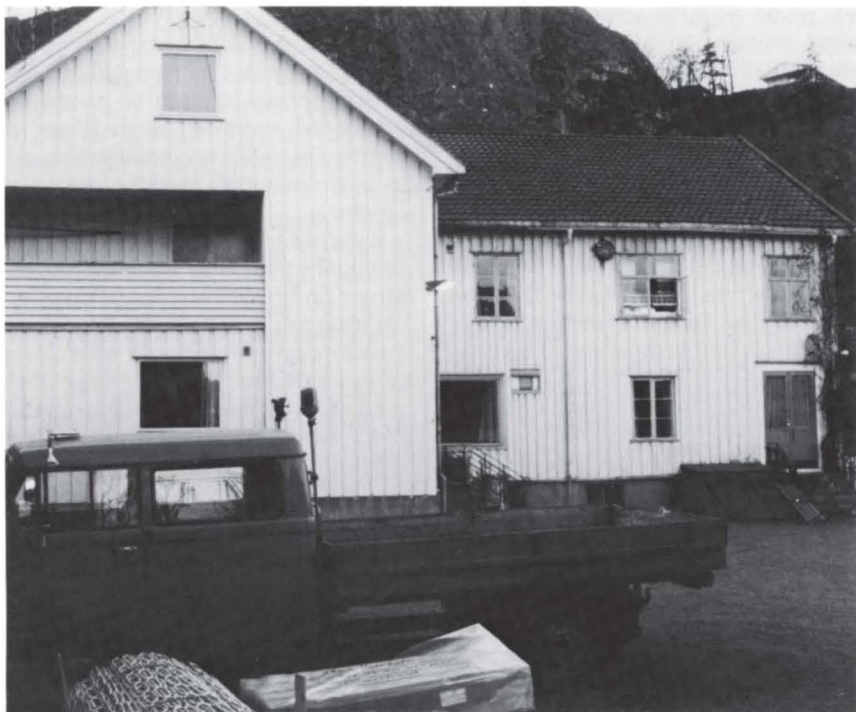
Vi regner med å kunne gjennomføre anlegget i 1981. Før dette må det erverves grunn. Det er også forutsatt en fordeling av utgiftene til adkomstvegen mellom vegvesenet og de som driver forretningsvirksomhet i området. Dersom disse forhold ikke kan ordnes i minnelighet, tas det sikte på å få bekræftet skjønn våren 1981.

Trafikkforholdene på stedet er nå vanskelig. Sikten er dårlig og det foregår ulovlig parkering langs E-18. (foto Jan Haugerød)



FOR FØRSTE GANG I VESTFOLD: **ANLEGGSSLEIR I HOTELLSTIL**

Tekst og foto: Jan Haugerød



Det gamle sykehjemmet er blitt hovedkvarteret til anleggsfolkene fra Hordaland.

Man kan ikke starte opp et stort veganlegg og få langveisfarende anleggsfolk til å arbeide på stedet uten at de har et skikkelig sted å bo. Hos oss i Vestfold er vanligvis avstandene så små at vi ikke har behov for anleggsleirer av det slag som er alminnelig andre steder i landet. Nå har også avstandene i Vestfold blitt store i og med at over 20 av våre anleggsfolk kommer fra vestlandet, og da er det blitt

nødvendig å anlegge en skikkelig anleggsleir med de ting som der måtte høre med.

I Holmestrand var vi heldige. like i nærheten av tunnelverrslaget ligger det gamle sykehjemmet. Dette fikk vi leie. Bygningen er ikke stor nok til å romme alle arbeidsfolkene, men på tomten som tilhører sykehjemmet ble det satt opp kontorbrakker og bolig-

brakker for dem som ikke fikk plass inne i bygningen.

Foruten å tjene som innkvarteringssted inneholder sykehjemmet kjøkken og spisesal. Det er også oppholdsrom og TV stue.

Holmestrand helseråd har sett på anleggsleiren og har kommet med følgende uttalelse: «Hybler og oppholdsrom var pusset pent opp. Det var hyggelig å se hvor flinke vegvesenets folk hadde vært til å gjøre det trivelig for de arbeidere som skulle bo i Sykehusveien 11 under anleggsarbeidene med tunnelen».

I leiren er det aktivitet nesten hele døgnet. Her serveres frokost fra kl. 05.15 om morgenen og dagens siste kveldsmåltid står på bordet ved midnatt. Dette skyldes at det på anlegget arbeides i 2 skift. Første skiftet går på

arbeidet kl. 06.00 og arbeider til kl. 15.00. Da starter dagens andre skift opp, og holder på til kl. 24.00.

Anleggsfolkene fra Hordaland er delt inn i 3 gjenger. Hver gjeng arbeider i 14 dager og deretter er det 1 uke sammenhengende fri. Dette er en særordning som det er inngått avtale om for dette spesielle anlegget. I tunneldriften på vestlandet er det vanlig å arbeide skift, men lignende skiftordning har ikke vært praktisert i Hordaland tidligere. Ved anleggsdriften i Vestfold har det tidligere ikke vært vanlig med skiftordninger.

Anleggsfolkene fra Hordaland er stort sett fornøyde med denne skiftordningen. Når hjemreisen blir så lang som den er i dette tilfelle, er det fint å ha flere dager sammenhengende fritid.

Inne i spisesalen traff vi fra venstre Ottar Bauge, Asbjørn Gjerde, Johannes Vågen, Per Mælen, Erling Eide, Magne Trengereid og Steinar Aase.



FRA MASKINAVDELINGEN I HORDALAND

Tekst og foto: Jan Haugerød

Torsdag 16. oktober kom representanter fra maskinavdelingen ved Hordaland vegkontor på besøk til Vestfold. Besøket startet med en omvisning på Ås vegsentral. Deretter var det befarings på E-18 anlegget i Holmestrand hvor maskinavdelingens folk fikk anledning til å hilse på tidligere kolleger fra Hordaland.

Hensikten med besøket her i Vestfold var å diskutere hvordan man skulle ordne opp i forholdene med det ut-

styret som er tatt hit til anlegget i Holmestrand fra Hordaland. Overing. Martin Nordkvelle kan fortelle at det ble oppnådd enighet om at større maskiner og brakkeleieren avregnes direkte mellom Hordaland og Vestfold uten at man går om maskinavdelingen. Vegsentralen vil bare bli benyttet i forbindelse med reparasjoner på utstyret. Nordkvelle kan videre fortelle at det her har vært et meget godt samarbeid mellom maskinavdelingene.

Representanter fra maskinavdelingen ved Hordaland vegkontor besøkte Ås vegsentral 16. oktober.



TJENESTMENN FRA HORDALAND TIL TUNNELARBEIDET I HOLMESTRAND

Fra vegvesenet i Hordaland er følgen-
de tjenestemenn kommet til vårt tun-
nelanlegg i Holmestrand:

Torstein Garnes Johnsen, Steinar Aase, Hilmar Oksnes, Bjørn Bru, Erling Eide, Leiv Lirhus, Johnny Nils Nilsen, Asbjørn Gjerde, Steinar Tysse, Einar Ådland, Arvid Austrheim, Bernt Berge, Jostein Flatekval, Per Mælen, Magne Trengereid, Johs. R. Vågen, William Albrigtsen, Gunnar J. Bernes, Per Steinar Ekse, Nils Røsland, Tor Taulle, Lars Kristian Borgen, Ottar Bauge og Dagnar Ove Tveiterås.

Vestfolder'n vil med dette ønske hordalendingene velkommen til Vestfold.

VEGANLEGGET I HOLMESTRAND

Veganlegget vårt i Holmestrand består av 3 deler. Tilstøtende veg i syd, lang tunnel og tilstøtende veg i nord. Arbeidene med tilstøtende veg i sy og nord blir utført av våre egne fast ansatte tjenestemenn med oppsynsmann Georg Johnsen som daglig leder.

Tunnelarbeidet blir utført av engasjerte tjenestemenn fra Hordaland vegvesen med anleggsleder Torstein Garnes Johnsen som daglig leder.

Ansvarlig leder for hele prosjektet sett under ett er avd.ing. Aksel Akerholt.

HISTORISK ØYEBLIKK . .

Forts. fra side 5

der driften. Forsinkelsen vil ikke få noen alvorlige følger for tidsplanen.

Nå midt i november er man kommet ca. 25 m inn i tverrslaget. Det eneste problem man nå har, er at det ikke kan sprenges annet enn i daglys så lenge det er fare for steinsprut ut gjennom tunnelmunningen. Det vil ennå gå noen dager før sprutfaren er over. Når arbeidet er kommet ca. 50 m inn i fjellet, vil sprutfaren være borte og driften vil kunne komme skikkelig i gang.

Anleggsleder Johnsen kunne fortelle at arbeidet hittil har gått bra. Det har vært svært lite sprut. Noen små steiner har sprutet, men det er ikke oppstått noen nevneverdige skader.

Lokalbefolkningen har vist stor interesse for arbeidene. Til tross for at arbeidene foregår inne i et byområde har befolkningen vist stor forståelse for arbeidet og forholdet til publikum har vært overraskende bra. Anleggsleder Johnsen regner også med at ulempene for dem som bor i nærheten av tverrslaget vil bli mindre etter hvert som arbeidene kommer innover i fjellet. Johnsen regner med at vi ved årsskiftet er kommet så langt at man kan komme i gang med vekseldrift i hovedtunnelen.



ARBEIDSVARSLING OG RESPEKT

AV ERIK ANDERSEN

Respekten for arbeidsvarsling og skilting er for dårlig. – Hvorfor?

Noe av svaret ligger sikkert i vår egen sløvheter ved bruk av skiltene i forbindelse med vegarbeide. Skal vi øke respekten for varsling av vegarbeid må vi nok begynne med oss selv. Når det er sagt, har jeg lyst til å filosofere litt videre over dette, hvorfor? – Arbeidsskiltene blir satt opp for å varsle at her er det en *arbeidsplass*. Hvorfor forstår da ikke folk at de må kjøre forsiktig? Kjører man inn på en annen arbeidsplass, for eksempel et mekanisk verksted, vil vel de fleste rette seg etter anvisninger som blir gitt inne på verkstedet og kjøre meget forsiktig. Vi må med andre ord få trafikantene til å *fortstå* at dette er en arbeidsplass. – Hvordan?

Etter min mening må dette skje gjennom opplysning, motivering og informasjon fra vegvesenet og bedre oppfølging fra politiet. Vår opplysnings- og informasjonsevne kan økes betraktelig.

På svensk TV og i radio (lokalradio) varsles stadig om pågående vegarbeid. Filmminnslag som går på forståelse for vegarbeidsmannens vanskelige arbeidsplass sendes mellom programmene. Dette er bedre stoff enn gullfisk, og NRK burde kunne stille noe tid til rådighet for dette.

Når en var sikker på at informasjon og opplysning hadde nådd fram, burde politiet følge opp med overvåkning av en del vegarbeidsområder. Dette ville i

seg selv sikkert føre til skriverier og økonomisk motivasjon til å rette seg etter arbeidsvarslingen.

I sommer gjennomførte vi kontinuerlig måling med vegvesenets radar over 3-4 dager på en strekning av riksveg 35 som det foregikk vegdekkarbeide på. Resultatene var som ventet, nedslående. Ca. 90% kjørte over skiltenes maks. hastighet, ca. 20% kjørte mer enn 20 km/t over tillatt hastighet. Angjeldende strekning hadde 40 km/t som maksimal hastighet. I perioden kjørte 13 trafikanter med hastighet over 100 km/t.

Jeg lurte på hvilke reaksjoner det hadde blitt om noen hadde kjørt med de tilsvarende hastigheter inne på et industriområde?

**En veisjef som planla E-18
arbeidet om dagen og natten,
men så mange sa nei
at til slutt ble han lei
og døpte den om til DEB 18.**

**Hilsen
vennligsinnet syklist.**

PÅ SMALE VEIER. EN VINTERKVELD



*Gaaserud bru i Lardal i billys.
(Foto: K. Havangen, Lardal kommune.)
Tekst og foto: Jan Haugerød*

SAKSBEHANDLEROPP- LÆRING PÅ VEGKONTORET

I samarbeid med Telemark og Buskerud vegvesen har vi i høst startet opp et omfattende saksbehandlertkurs. Opplæringen vil strekke seg over 5 måneder. Deltagerne skal samles i fem internatsamlinger, det er gruppearbeid på vegkontoret en halv dag pr. uke og selvstudium på fritiden.

Forlesere vil i hovedsak komme fra vegkontorene, Vegdirektoratet og Forbruker- og Administrasjonsdepartementet.

På kurset blir det orientert om følgende emner:

Offentlig forfatning/forvaltning, vegvesenets historie og organisasjon, samarbeid, sentrale lover, forvaltningsrett, personalforvaltning, økonomi/budsjett, norsk, håndbøker, saksbehandling og arkivordningen.

Det som gjør dette opplæringstilsket så interessant er at opplæringen er beregnet både på tekniske og merkantilt ansatte tjenestemenn. Kurset er åpent for deltagere fra alle avdelinger på vegkontoret og biltilsynet.

Forts. side 21

Kursdeltagerne i ivrig diskusjon under et gruppearbeid på vegkontoret.



Ordet fritt ❖ Ordet fritt ❖ Ordet fritt

FRIKSJON OG FØREFORHOLD

I pressen har det gjennom leserbrev vært reist spørsmål om friksjonen på asfaltdekkene på E-18 og da spesielt på strekningen Knutstad-Helland.

La meg si det med en gang, friksjonen på dekkene våre på E-18 er god, *under normale forhold*. Vi har aktuelle målinger som bekrefter dette.

Men friksjonskoeffisienten mellom vegdekket og bildekket er ikke konstant. Den er avhengig av de fleste variable forhold som hastighet, dekktype (bildekk), temperatur og ikke minst vær- og føreforhold.

Er for eksempel vegbanen våt, vil vannplaning lett oppstå dersom vannet ikke kan dreneres vekk under bilhjulene. Dreneringen foregår i de «kanaler» som blir mellom vegdekket og bildekket, dvs. i vegdekkets ujevnheter og i bildekkenes mønster. Er vegdekkeoverflaten finkornet og «tett», eller er bildekkenes mønster nedslitt, vil rommet for drenering bli lite og faren for vannplaning øker. Denne faren øker selvsagt radikalt dersom *både* vegdekket er tett og bilens dekkmønster er nedslitt.

Vegdekkene er rue om våren. Da har piggedekkerne hamret på dem en hel vinter, og det har satt spor, bokstavelig talt. Da er dreneringen god i motsetning til om høsten hvor sommerens varme og bildekkenes polering har gjort vegdekkene «tette».

En bør, når en kjører, tenke over de forhold som kan påvirke friksjon og veggrep, og kjøre etter forholdene.

Erik Andersen

TRAFIKKULYKKER OG HOLDNINGER

Trafikkulykkene i Vestfold har gjennom de siste par år gått vesentlig ned.

Også for landet som helhet har trafikkulykkessituasjonen gått i riktig retning.

Man kan da spørre seg hva dette skyldes. At en av årsaken ligger i det arbeidet vegvesenet utfører rent fysisk ute på veien, er nok ikke til å diskutere. Men jeg tror ikke dette alene er årsaken til den positive utviklingen vi nå ser. I mange tilfeller sier vi at det må en holdningsendring til før at vi kan greie å innrette oss etter forskjellige forhold i samfunnet. Dette må også gjelde i trafikkmiljøet.

Jeg tror at den positive utviklingen i trafikkulykkessituasjonen skyldes en holdningsendring hos oss. Vi er kommet over trassperioden mot ikke å innrette oss etter påbudet om bruk av bilbelter, og vi forstår langt bedre hvilken betydning hastighet m.v. har for sikkerheten på vegene. Dette viser seg særlig tydelig gjennom dagspressens omtale av trafikkulykker. Trafikkulykker har vært, og er fortsatt et viktig oppslag i avisene. Tidligere kunne vi til stadighet lese i avisene at det var det glatte føre, krappe svinger, uoversiktli-

ge vegkryss m.v. som var årsaken til ulykken.

Heldigvis ser vi mindre til dette i dag. Nå kan vi ofte lese at bilbeltet reddet liv, hastigheten var nok for høy i forhold til føreforholdene o.l. Dette er nok en langt mer realistisk framstilling av omstendighetene omkring ulykken enn de tidligere forsvarstendenser over for føreren av bilen.

Vi vet at pressens makt er stor. Den holdning til ulykkesspørsmål som vi nå ofte ser i avisene, er et godt hjelpemiddel for vegvesenet i arbeidet med å skape forståelse for trafiksikkerhetsarbeidet. La oss håpe at det vil fortsette.

Jan Haugerød

VEISJEFENS . . .

Forts. fra side 4

dere. Men dette skrives nå også på en grå og dyster dag da den fine nysnøen som solen spilte over i går er i ferd med å forsvinne i regn og tåke. Grå gater og uraket løv dukker opp igjen. Jeg trodde ikke jeg skulle se det igjen for til våren.

Men skal jeg være ærlig så går jeg julen i møte med lyst sinn. Vi bor tross alt i et på mange måter privilegert land. La oss ikke midt oppe i all klagingen over dårlige budsjetter, travelheten på jobben og alt julemaset glemme at vi har det godt her i Norge, kanskje for godt. Hvis vi selv vil, så ligger forholdende glimrende til rette for de fleste av oss for julehelgen og for året som kommer, ikke bare for å gjennomføre medbestemmelse, men for å være medmennesker.

Takk for innsats og samarbeid i 1980. Jeg ønsker dere alle en god julehelg og et godt medmenneskelig år i 1981.

*10 ganger så
farlig å gå mot
rødt lys som å
gå på grønt*

Fra et sammendrag av forskningsrapporten «Fotgjengere i signalregulerte kryss» utarbeidet av K. Sakshaug og T. Sten ved Forskningsgruppen, Institutt for samferdselsteknikk, NTH, har vi sakset følgende:

«En undersøkelse av trafiksikkerheten for fotgjengere i signalregulerte kryss i Trondheim og Oslo, viser at det er omtrent 10 ganger så farlig å gå mot rødt lys som å gå på grønt. I 63% av ulykkene gikk fotgjengeren mot rødt lys (data fra 261 ulykker i 42 vegkryss). I hver femte ulykke overholdt ikke svingende kjøretøy vikeplikten for de gående. Lengre grønne faser for de gående og kortere ventetid vil trolig føre til at færre fotgjengere går mot rødt lys.

Midtrabatter eller refuger fører til at flere går mot rødt lys. Men samtidig reduseres konfliktene. Derfor bidrar midtrabatter og refuger også til å øke sikkerheten og er totalt sett positive.

Undersøkelsen viste også at barn og eldre går mindre mot rødt lys enn ungdom og voksne. Barn og eldre har likevel større risiko for ulykker. Det bør derfor tas særlig hensyn til disse gruppers behov.

De fleste som går mot rødt lys tror det er ulovlig. Et forbud mot å krysse vegen på rødt lys vil således neppe føre til en stor nedgang i andelen av gående mot rødt lys».

Vestfold med i FOU-prosjekt «Bruk av bitumenemulsjon»

Av Erik Andersen

Vestfold har i år vært med i et par prøveprosjekter i Velaboratoriets regi, bruk av bitumenemulsjon og forsøk med Surmac.

Nord for Svelvik ble det i sommer utlagt et prøvedekke med bitumenemulsjon. Dekket som i prinsippet er en ordinær overflatebehandling med den forskjell at bindemiddelet, dvs. asfalten er oppløst (emulgert) i vann i stedet for i petroleum eller white-sprit.

Egentlig er ikke bruk av asfalt-emulsjoner noe nytt. En kan gå så langt tilbake som i 1869 og finne en type emulsjon i bruk i USA.

Utviklingen av emulsjoner har først fått virkelig fart fra 1951 og framover. De gamle emulsjonene var vanskelige å arbeide med, og hadde visse svakheter som dårlig vedheft til enkelte materialer, følsomme for regnvær og de måtte utlegges ved høy temperatur osv.

Emulsjon som bindemiddel er nå utbredd i flere land som Frankrike, Spania, England, USA og Sverige.

Vi i Norge har fram til midten av 70-tallet ikke satset på emulsjon. Den emulsjon vi bruker benyttes i vesentlig grad til klebing mellom gammelt og nytt asfaltdekke. I de senere år har imidlertid vegvesenet vist stor interesse for bitumenemulsjon, og det har vært gjort flere forsøk bl.a. i Buskerud, Hedmark, Telemark og i Vestfold, senest hos oss på rv. 319 nord for Svelvik.

Vi venter at prisutviklingen vil gjøre bitumenemulsjonen mer økonomisk fordelaktig framfor bitumenløsninger.

Vi har i et tidligere nummer av Vestfold'er'n (nr. 4 1979) trukket fra emulsjonens ressursmessige fordeler.

Den miljømessige siden ved bitumenemulsjoner er også interessant, selv om den ikke er avklart ennå. Brannfaren er i hvert fall mye mindre enn ved bitumenløsninger. Spørsmålet er da hvordan dekket står under våre forhold. Det vil derfor være interessant å følge prøvedekket på rv. 319 framover de nærmeste årene.

SAKSBEHANDLER . . .

Forts. fra side 18

Man kan da spørre seg om det er mulig å legge opp et kurs som kan dekke behovet innenfor et så bredt spekter av deltagerer. Vi har spurt vår opplæringsleder Anne Hov om dette, og hun kan fortelle at hensikten med kurset er å gi deltagerne en grundig kjennskap til etatens oppbygging og organisasjonsmessige plassering, samt gi informasjon og opplæring innenfor områder som er felles for all saksbehandling. F.eks. forvaltningsloven er et typisk eksempel på en lov som berører alle former for saksbehandling.

Anne Hov kan videre fortelle at de reaksjoner hun hittil har fått fra kursdeltagerne er positive. Visse mindre justeringer vil alltid måtte gjennomføres under veis eller ved et senere kurs. Ved kursets avslutning vil det bli foretatt en oppsummering av de erfaringer en har gjort. Det vil da bli vurdert om det skal arrangeres flere slike kurs.

Fra Vestfold er det 7 deltagerer, det er: Rita F. Larsen, Jan Kristiansen, Steinar Aspen, Ellen Semb Bjerke, Erik Duvholt, Eva Iversen og Carl Dahl.

BILTILSYNET I SANDEFJORD HAR FLYTTET

Tekst og foto: Jan Haugerød

Biltilsynets avdelingskontor i Sandefjord flyttet inn i nye lokaler i Sandefjord 1. desember. De nye kontorene ligger i tollboden på brygga. Det er Statens Bygge- og Eiendomsdirektorat som eier bygningen, og den delen som biltilsynet nå har flyttet inn i har stått ubenyttet i lengre tid. Det er foretatt fullstendig ombygging innvendig og det nye biltilsynskontoret er blitt meget bra. Ombyggingsarbeidene har kostet ca. 400.000 kroner.

Signe Pedersen, Kari Ringseth og Tore Johansen er godt fornøyd med de nye kontorlokalene.

Avdelingskontoret i Sandefjord skal foreta førerkortutstedelse, registrere nye typegodkjente kjøretøyer, låne ut prøveskilt og forøvrig utføre kontortjenester av forskjellig slag. All teknisk kontroll er forutsatt å foregå i Larvik, derfor har avdelingskontoret ingen kontrollhall.

Kontoret i Sandefjord skal overta førerkortutstedelsen fra 2. februar 1981. Sandefjord er det siste sted i Vestfold som overtar førerkortutstedelsen. Når



dette skjer i februar, vil alle stasjonene i fylket foreta førerkortutstedelse.

De ansatte ved kontoret i Sandefjord er godt fornøyd med de nye kontorene. Plassen er god og interiøret går i lyse og friske farger. Vestfolder'n vil gratulere de ansatte med de nye kontorene.

NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

055 – EDB PROGRAM PEL
(Ryggstiftet A4 format)

EDB-programmet PEL er en videreutvikling av programmet PILE. Programmet er nå utvidet til å kunne gi pelene plassert i rutenettet og med utskrift av peleplasseringen og snittkrefter i fundamentet.

Den tidligere versjon av programmet vil ikke være tilgjengelig etter 1. januar 1981.

Programmet er terminalorientert, men kan også kjøres som satsvis behandling. Det er intallert hos Time-Sharing A/S og A/S Fjerndata/Computas. For satsvis behandling av dataene, kun A/S Fjerndata/Computas. Senere vil det også bli lagt inn på Statens driftssentral.

**STOFF TIL
NESTE NUMMER
AV VESTFOLDER'N
MÅ SENDES
REDAKSJONEN
INNEN
15. JANUAR**

Personalnytt

50 år

Irene Enerud, 10. januar
Rolf Mathisen, 20. februar
Bjarne Veum, 2. januar

60 år

Knut Persen, 25. januar
Jørgen Gulbrandsen, 19. januar
Reidar Horn, 9. februar

65 år

Leif Thorsen, 5. januar
Olaf Gulliksen, 11. februar

*De som ikke ønsker sine
fødselsdager bekjentgjort må gi
redaksjonen beskjed om dette.*

VI ØNSKER VELKOMMEN

Ingeniør Henning Røed,
vegkontoret

ALDERSPENSJON

Sigrid Jansen, biltilsynet
Johan Peder Jørgensen,
vedl.omr. 01

HVA VIL 1981 BRINGE?

BØR STRAMME
FV- BUDSJETTER
FØRE TIL
ETABLERING AV ET
FYLKESVEGMUSEUM?

BØR VERNEVERDIGE
FYLKESVEGER SIKRES
FOR ETTERTIDEN?

ANTATT UTVIKLING:



FÅR PLANAVDELINGEN
STARTET SIN
TRETRINNSPLANPAKKE-
RAKETT?

ASFALT KONTRA BETONG -
SPILLET GÅR VIDERE:



FÅR
VEGSJEFEN EGEN
TJENESTE HATT?

GOD JUL
OG
GODT NYTT
ÅR!!