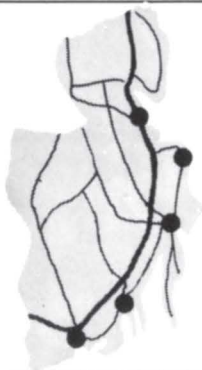


VEST- FOLDER'N

Nr. 2

1981





VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 2 – APRIL

8. ÅRGANG

Redaktører:
Jan Haugerød

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

*Forsidebilde:
Trafikkulykke kryss
E18/Z-525 på Sem.
Foto: Reidar Jørgensen.*

INNHold:

Fylkesveger og trafikkulykker	3
Verneleder på heltid	4
Aksjon skoleveg	6
Vestfoldinger i tunneldrift	7
Utekontrollstasjon ved Solum	8
Flyplass som mørkekjøringsbane	10
Værvarslingstjenesten i vinter- halvåret	11
Vegdirektøren på Vestfoldbesøk	13
90 km/t på E-18	14
VHF radiosamband	15
Informasjonsutvalgets innstilling	17
Nye håndbøker fra Vegdirektoratet	19
Kjempetransport på E-18	20
Premierte forslag 2. halvår 1980	21
Ingen telerestriksjoner på fylkes- vegene	22
Personalnytt	23

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

FYLKESVEGER OG TRAFIKKULYKKER

I meldingsbladet for Vestfold Fylkes Trafikksikkerhetsutvalg går det fram at trafikkulykkene i fylket også i 1980 gikk ned. Reduksjonen ble ikke så stor som det så ut til tidligere på året, men de foreløpige tall viser en reduksjon på 8,3%.

Hvis vi går nærmere inn på ulykkestallene, vil vi se at reduksjonen på fylkesvegene var på 11% og på kommunevegene hele 23%. Fylkesvegene derimot hadde en økning i forhold til 1979 på 14%. Nedgangen i antall ulykker på fylkesvegene var imidlertid så stor i 1979 at vi måtte være forberedt på en «baksmell» i 1980. Imidlertid har de siste årenes fylkesvegbudsjetter blitt redusert i forhold til det vi tidligere har fått. I år får vi ingen midler til fylkesveganlegg, og vedlikeholdsbudsjettet lyder på bare 13,6 mill. kroner. Dette medfører at vi ikke kan utføre noen trafikksikkerhetsmessige tiltak på fylkesvegene i år. Vedlikeholdsbudsjettet ligger også ca. 7 mill. kroner under det vi regnet som et minimum for å kunne utføre et forsvarlig vedlikehold av fylkesvegene. Vedlikeholdsbudsjettet er også under halvparten av det vi hadde til disposisjon for 1978 hvis vi tar hensyn til prisstigningen.

Det er ikke riktig av meg å si at fylkesvegene i Vestfold er i ferd med å bli

Vestfolds ulykkesproblem nr. 1, men det er på det rene at det forebyggende arbeid mot trafikkulykker på fylkesvegene i tiden framover må legges på informasjon og holdningsskapende virksomhet framfor å utbedre punkter eller vegstrekninger som utpeker seg som særlig farlige.

Det skal bli interessant å se resultatene når ulykkestallene for 1981 foreligger.

Vi vil selvfølgelig forsøke å bruke de midler vi har til rådighet på fylkesvegvedlikeholdet best mulig. Det er imidlertid mange forhold som her gjør seg gjeldende. Uten tvil har fylkets politikere her tatt på seg et stort ansvar. Bare for noen få år siden ble det vedtatt å redusere trafikkulykkene på det offentlige vegnettet i fylket med hele 50% gjennom 10 års perioden fra 1978 til 1988. Dette er i seg selv et høyt mål, og med de reduksjoner vi nå opplever i fylkesvegbudsjettet kan målet bli uopnåelig.



NÅ HAR VI FÅTT VERNE- LEDER PÅ HELTID

Intervju: Jan Haugerød

Karsten Gjersøe er fra 1. februar i år verneleder på hel tid. Han er ingen ny mann i vernelederstillingen. Tidligere har han hatt jobben som verneleder, men da bare som en deltidjobb.

Ordningen med verneleder på hel tid vil vare fram til 1. mai neste år. Hva som vil skje etter den tid, er det for tidlig å si noe om.

Vernelederen får en stor kontaktflate utad i etaten, og det er viktig at de fleste kjenner til hva hans arbeid består i. Vi lar ham selv fortelle litt om arbeidet sitt:

Jeg skal bl.a. bistå etaten med å ivareta de plikter vi ha etter arbeidsmiljøloven om arbeidstakernes sikkerhet, helse og velferd. Det er arbeidsmiljøutvalget som styrer dette arbeidet. Jeg skal påse at de vedtak som blir fattet i utvalget blir iverksatt. Ut over dette er det ikke utarbeidet noen instruks for stillingen. Dette har vært oppe til diskusjon i Hovedvernet og miljøutvalget, men de anså det ikke nødvendig å utarbeide noen formell instruks.

Utover det å gjennomføre arbeidsmiljøutvalgets vedtak, er en viktig del



Verneleder Karsten Gjersøe.

av vernelederens arbeid å være bindeleddet mellom arbeidsledelsen og den etablerte vernetjenesten. På hver arbeidsplass med flere enn 5 arbeidstakere skal det være et verneombud, og det skal kjenne til alle nødvendige bestemmelser. Det er særlig arbeidsmiljøloven med sine mange forskrifter som danner grunnlaget for vernetjenesten. Jeg må derfor drive en omfattende informasjons- og opplysningsvirksomhet slik at reglene blir kjent blant arbeidsledelsen og verneombudene. Innenfor visse områder er det også nødvendig å arrangere kurser og jeg skal da ta meg av det praktiske arbeidet i denne forbindelse. Ofte må jeg også være instruktør, men vi bruker mange ganger profesjonelle instruktører.

– Hvordan fungerer vernetjenesten i vegvesenet?

Det er samarbeidet mellom verneombudene og arbeidsledelsen som må fungere i en organisert vernetjeneste. Jeg syns at vi nå har kommet godt i gang, og at det hele begynner å fungere bra. På anleggene har vi nå



Arbeidstilsynet blir koblet inn på et tidlig tidspunkt. Her er arbeidstilsynet med på befaringen ved avlevering av den nye kontrollstasjonen på Solum.

fått i gang en månedlig vernerunde hvor verneombudene sammen med oppsynsmannen sjekker opp visse ting etter en spesiell sjekkliste. Resultatene av disse vernerundene tas opp til diskusjon på byggemøtene og eventuelle tiltak vil da bli diskutert.

I vedlikeholdet er nok ikke denne ordningen god nok ennå. Vi har riktignok også her en form for vernerunde, men bare kvartalsvis. Her er enkelte arbeidsplasser også så små at et verneombud dekker flere arbeidssteder. Jeg tror at vi her må prøve å få til en bedre ordening. Dette er ting vi må ta opp med avdelingen og i felleskap finne en løsning på.

Rent generelt vil jeg si at vernetjenesten stort sett fungerer. Det hadde kanskje vært ønskelig at verneombudene kunne kommet inn i visse saker på et noe tidligere tidspunkt, men etter hvert som de fleste arbeidsstedene får jevnlig byggemøter tror jeg dette vil rette seg. Dette krever også at verne-

ombudene engasjere seg mer i det planlagte arbeidet.

– *Er arbeidstilsynet en grei samarbeidspartner?*

Arbeidstilsynet har både anledning og rett til å komme ut på våre arbeidsteder for å kontrollere at vi har fulgt bestemmelsene med hensyn til sikringstiltak og lignende. Slike besøk kan skje uanmeldt eller ved at vi ber arbeidstilsynet om å komme for å kontrollere visse ting. Som oftest kommer arbeidstilsynet etter at vi har bedt om det, men det har også hendt at de har kommet uanmeldt. Som oftest har det vært lite arbeidstilsynet har hatt å sette fingrene på hos oss.

Dette skyldes nok at vi har hatt et godt samarbeid med arbeidstilsynet, og tatt kontakt med dem for å diskutere forholdene før vi har startet opp med ett eller annet. På denne måten har vi allerede i oppstartingsfasen lagt forholdene til rette slik arbeidstilsynet ønsker det.



AKSJON SKOLEVEG

ARBEIDENE I MARKEN FORTSETTER I 1981



Her ser dere Per Hannevold og Odd Almehagen som etter en vellykket salve venter på opplastemaskinen. Bildet er fra Langebytoppen på fv. Z-260. De utskutte masser nyttes til busslomme vis à vis sprengningsstedet.

Aksjon Skoleveg har nå pågått en tid, men fortsatt foregår det en del arbeider i marken. Audun Nordboten som er distriktsleder i vedlikeholdsområde 3, har gitt oss følgende rapport:

Det tyngre arbeidet med midler fra Aksjon Skoleveg ble startet opp i vedlikeholdsområde 03 ultimo 1980.

Vi har i grove trekk fullført sprengningsprosjektene i Brunlanes og holder nå på i Sandefjord hvor det arbeides på forskjellige steder. Vi regner med å holde på så lenge midlene reker og håper på lignende prosjekter i framtiden, slik at vi kan få fjernet farlige punkter som vi tidligere ikke har fått bort.

VESTFOLDINGER I TUNNELARBEID

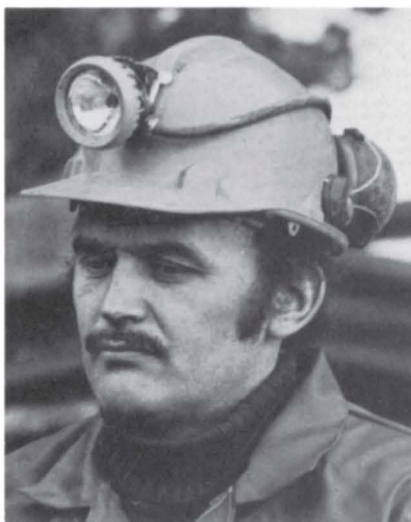
Av Jan Haugerød

Tunnelarbeidene i Holmestrand er nå i full gang. Vekseldriften startet opp like etter nyttår, og driften går nå slik den vil gjøre helt til arbeidene blir avsluttet når tunnelen står ferdig. I arbeidsledelsen har vi en av våre egne oppsynsmenn. Odd Lund-Isaksen er leder for ett av de 3 skiftene. I tillegg er 2 tjenestemenn fra Vestfold med på hvert skift. Våre folk startet opp på anlegget etter hvert som driften ble trappet opp, og i midten av januar var alle 6 i full gang. De av våre folk som arbeider sammen med tjenestemennene fra Hordaland er: Arnfinn Solberg, Asbjørn Nordstrøm, Kåre Holtung, Sven Erik Hem, Sverre Larsen og Kjell Rønningen.

Tunnelarbeid i den målestokk vi her har er noe nytt for oss fra Vestfold. Vi har derfor slått av en prat med en av våre egne folk for å høre hvordan det er å være med på tunnelbygging i stor stil. Vestfolder'n troppet opp en dag like før ettermiddags-skiftet skulle gå på, og vi grep fatt i Sven Erik Hem og fikk en kort prat med ham før han forsvant inn i den mørke tunnelåpningen.

– *Hva er det din jobb går ut på her ved anlegget?*

Jeg er i den gjengen som arbeider på bakstufven. Det vil si at vi rensker fjellet for løse steiner og blokker etter at salvene er skutt ut. Vi foretar også en del sikringsarbeider inne i tunnelen der hvor fjellet er dårlig. I hovedtunnelen nord for tverrslaget har det vært en



Sven Erik Hem.

del sikring, men for det meste har det hittil vært godt fjell.

– *Hvordan liker du å arbeide langt inne i fjellet?*

Til å begynne med syns jeg det var litt ubehagelig å ha fjellet hengende like over hodet, men det blir en vane-sak. Jeg arbeider sammen med rutinerne anleggsfolk som har holdt på med tunnelarbeider i mange år, så jeg føler meg trygg. Det er ikke mange ukene jeg har vært her, men jeg synes at arbeidet er trivelig og interessant.

– *Hvordan liker du skiftarbeidet?*

Her på anlegget har vi en helt spesiell skiftordning. Vi arbeider 14 dager og deretter har vi en hel uke sammenhengende fri. Jeg synes at dette er en meget fin ordning, og det tror jeg også de fleste andre synes.

Svein Erik Hem forsikrer at han trives og at han ikke angrer på at han søkte på jobben som anleggsarbeider ved tunnelanlegget i Holmestrand i det han forsvinner inn i tunnelen til en ny arbeidsdag inne i Holmestrandsfjellet.

BILTILSYNET HAR FÅTT UTEKONTROLLSTASJON VED SOLUM

Av Karl Høiland

Planleggingen av utekontrollstasjonen på Solum begynte tidlig i 1977. Utgangspunktet den gang var at Telemark vegkontor var i gang med Langangen-prosjektet på E-18 og de ønsket plass for overskuddsmasser fra veganlegget. Dette passet fint med å få fylt opp plassen der kontrollstasjonen i dag er plassert. Det er ialt fylt opp ca. 12.000 m³.

Den første planen som ble lansert er fra 18/8-77, og gikk ut på at det skulle bygges tosidig faste vekter samt brakker. Plassen skulle også brukes som snuplass for brøytebilene fra Vestfold og Telemark.

I perioden fra den første planen så dagens lys, og fram til 25/8-78 da Vegdirektoratets brev med bevilgningsplan forelå, var en periode med intens

*Slik tar den nye stasjonen seg ut for trafikantene på E-18.
(Foto: Trygve Stien).*



brevskrivning og møtevirksomhet. Fra denne perioden finnes det ialt 31 brev, møteprotokoller og notater.

Da brevet med bevilgningsoverslag fra Vegdirektoratet forelå, ble det nedsett en prosjektgruppe som skulle fullføre prosjektet.

Gruppen som besto av Julius A. Løkke, Odd Pape, Christ Heimdal og Audun Nordbotten hadde sitt første møte på Verningen vegstasjon 24/11-78.

Det kom nå fram andre ønsker om utstyr og måten å disponere plassen på. I den forbindelse ble konsulentfirmaet Scandiaplan engasjert og likeså arkitekt Ole Bjønnes.

Scandiaplan utarbeidet planer for bruk av plassen samt et automatisk system for utvelgelse av ønskede kjøretøyer i en trafikkstrøm. Bjønnes stod for planleggingen av det bygningsmessige.

Planene med kostnadsoverslag ble sendt Vegdirektoratet 30/12-79 til godkjenning. Disse planene ble etter hvert ansett for å være for avanserte, så mye av det Scandiaplan foreslo ble forkastet. Likeså ble det tatt kontakt med Moelven Bruk for å skaffe nye tegninger på et enklere bygg.

Den 13/3-80 oversendte Moelven Bruk de første tegningene. De er senere blitt noe forandret, men stort sett så er det disse tegningene som bygningene er oppført etter. Fram til mai 1980 sto prosjektgruppen for framdriften av prosjektet, da med noe utskifting av personer i forhold til det opprinnelige. Etter dette tidspunktet overtok anleggsavdelingen framdriften av prosjektet. Det ble i juni 1980 ordnet med byggemelding og utslippstillatelse. Anlegget startet i månedskiftet august/september 1980, og stasjonen ble tatt i bruk 16/3-81. Før Vestfold begynte arbeidene med plassen hadde Tele-

mark fylt opp plassen med over-skuddsmasser fra Langangen-prosjektet. Alle øvrige arbeider har vi stått for.

Anlegget består av et kontorbygg på ca. 80 m². På den ene siden av bygget er det plassert inspeksjonsgrav samt rulleprøver som har takoverbygg, og på motsatt side vekt.

Når plassen ble tatt i bruk 16/3-81, var det en del mindre arbeider som gjensto. Det er blant annet asfaltering av plassen, tilsåing av grøntarealene og belysning av E-18.

Den permanente strømtilførselen til anlegget er ikke i orden enda. Brunlanes og Stavern El-verk antyder at det blir klart i løpet av august måned 1981. Fram til dette tidspunktet vil strømfor-syningen skje i det alt vesentlige ved hjelp av aggregat.

Anlegget er beregnet å koste 2,2 mill. kroner, da er innkjøpet av selve bygningene og rulleprøvene holdt utenom. Disse er betalt av henholdsvis maskinsentralen og Vegdirektoratet direkte.

Til slutt vil vi ønske biltilsynet til lykke med et nytt og tidsmessig anlegg.

VI FÅR NY VEGSJEF

Vegsjefen vår, Gunnar Eigeland, har fått stilling som sekretær for Stortingets samferdselskomite. I den forbindelse har han søkt om permisjon fra stillingen som vegsjef i Vestfold i 2 år. Han vil sannsynligvis tiltre stillingen som sekretær i samferdselskomiteen like over påske.

Vi kommer tilbake med et intervju med Eigeland i neste nummer av Vestfolder'n, og da vil vi også komme nærmere inn på hvem som blir vegsjefen vår i den tiden Eigeland har permisjon.

FLYPLASS SOM MØRKE- KJØRINGSBANE

Tekst og foto: Jan Haugerød



Banen brukes nå av kjøreskolene som øvingsområde.

I normalplanen for kjøreskolene forutsettes det nå at kjøreskole-elevene skal gis opplæring i mørkekjøring. Dette har det vært vanskelig å få til i visse distrikter, da en slik opplæring krever egnede øvingsområder.

I Vestfold har Tønsberg-området hatt et brukbart område på den nordre delen av Jarlsberg flyplass. Dette området er satt i skikkelig stand og brukes nå av kjøreskolene i Tønsberg, Horten og Holmestrand.

Gjennom en kontrakt med Tønsberg flyveklubb har vegvesenet v/biltilsynet sikret seg området i 3 år, og med rett til fornyelse.

I samarbeid med vedlikeholdsavdelingen er området satt i stand og asfal-

tert. Det er asfaltert 2 mørkekjøringsstriper på 8 x 380 m samt en større plass for øvelseskjøring.

Forutsetningen er at plassen skal benyttes av kjøreskolene i bilføreropp-læringen. Skolene i Tønsberg, Horten og Holmestrand dekker ca. 2.000 elever pr. år.

I tillegg til dette vil området bli brukt til ferdighetstrening for vogntog og motorsykler. Avd. ing. Erik Duvholt ved biltilsynet i Tønsberg uttaler at det også er planer om å benytte plassen til tekniske øvinger for personbiler. Dette foregår i dag i boligområdene og dette er en lite tilfredsstillende ordning.

Når biltilsynet i Tønsberg flytter opp til Ås, vil plassen også være gunstig for prøving av vogntog etter trafikkulykker og til vanlige tekniske kontroller.

VÆRVARSLINGSTJENESTEN I VINTERHALVÅRET

Tekst og foto: Audun Nordbotten

Værvarslings-tjenesten for vegvesenet ble startet opp i 1977 og hadde fra begynnelsen en del barnesykdommer. I 1978 kom vårt fylke med.

For å utveksle erfaringer med de som til daglig gir oss værmeldinger, reiste 15 stykker fra vårt fylke 15. februar i år til hovedvaktssentralen på Kjellerbru vegstasjon og Meteorologisk Institutt i Oslo.

På Kjellerbru ble vi mottatt av Håkon Melleby som orienterte oss om værvarslingsprosjektet fra start og framover. Han påpekte at det er viktig at større områder av vårt hovedvegnett har lik standard slik at sjåfører unngår

overraskelser ved overgang mellom forskjellige vedlikeholdsområder og fylkesgrenser. Våre værvarslere er blitt gode, men kanskje ikke gode nok.

Det er vanskelig å få meteorologene og vegvesenet helt på bølgelengde når det gjelder ønsker, vilje til å gi opplysninger m.v. Meteorologene trenger gode data for å lage gode værmeldinger og vi har kanskje ikke fått full oversikt over hva vi trenger av data for å utføre et godt vintervedlikehold.

I nær framtid vil det bli montert isvarslingsutstyr som vil koste mellom 2 og 3 mill. kroner. 5 av 16 punkter i dette system er opptatt. Har vi lyst, kan vi bli med. Dette system vil via kompli-

Ørnulf Fremming viser oss en snømåler.



sert måle- og datautstyr varsle bered- skapsvakter om at nå er tiden inne for en arbeidsinnsats. På sikt må vi regne med at det på strategiske steder vil bli montert måleutstyr som via en data- maskin i Tromsø på visse klokkeslett gir beskjed til brukerne om utsikten for de kommende timer, samt varsler når noe må gjøres.

Til en pris av ca. kr. 1.400, – kan en brøytesjåfør få et instrument som via radio vekker ham når det har kommet den mengde snø han kan tillate før brøyting er påkrevd.

På hovedvaktssentralen orienterte Lisbeth Instadnes oss om de rutiner og data som var nødvendige for at systemet skulle fungere. Vi ble orientert om vær-radarkart, forskjellige kompliserte og spesielle teleapparater som var nødvendige for å motta og sende meldinger.

Etter en lunsj i Vegdirektoratet dro vi til Meteorologiske Institutt hvor Ørnulf Fremming tok imot oss. Først hadde vi en omvisning utendørs hvor vi fikk en orientering om de instrumenter og antenner som var plassert der. Stor interesse var det for en antenne som kunne motta satellittbilder fra en høyde på ca. 1.000 km.

Alle værvarsler er prognoser som blir utarbeidet på grunnlag av innkomne data, statistiske data og ved erfaring. EDB har vært i bruk i mange år. Disse maskinene regner ut varsler for hvert 10. minutt fram til 48 timer. 5-døgnsvarslene føres ofte fra England eller Tyskland. Værobservasjoner tas hver 3. time. Utarbeidelsen av varslene er ferdig 3-6 timer etterpå. For å få kjennskap til forholdene i høyere luftlag, sendes det opp radiosender 2 ganger daglig fra 5 stasjoner. Radaranlegget viser skyformasjoner over syd-Norge og er et viktig ledd i værmeldingene til vegvesenet.



Antenne for å motta satellittbilder.

Vi ble orientert om hvordan varm- og kaldfronter utvikler seg og danner lavtrykk, årsaken til nedbør over lengre perioder, eventuelt skurer, og hvorfor enkelte områder får mer nedbør enn andre m.v.

De nedbørsmengder som er ventet oppgir meteorologen slik:

Litt nedbør	0 – 2 mm på 24 t
Noe nedbør	2 – 10 mm på 24 t
Regn/snø	10 – 20 mm på 24 t
Betydelig regn/ snø	over 20 mm på 24 t

Grensen mellom ytre og indre Oslofjord er mellom Horten og Moss, men ta ikke denne grense for bokstavelig.

Meteorologisk Institutt er glad for de data de får fra oss når de skal se helheten av værutviklingen, gi oss bedre snø- og isvarsler, samt varsle glatte veger i TV.

VEGDIREKTØREN PÅ VESTFOLDBESØK

Av Jan Haugerød

Vår nye vegdirektør, Eskild Jensen, kom på sitt første offisielle besøk til Vestfold mandag 16. februar. Da møtte han avdelingslederne og tilitsmennene i de forskjellige organisasjonene. Det var også avsatt tid til et møte med fylkesadministrasjonen i fylkeshuset og et besøk hos fylkesmannen.

Vegdirektøren fikk også tid til å hilse på de ansatte ved biltilsynet i

Tønsberg og administrasjonsavdelingen på vegkontoret.

På møtet med avdelingslederne og tilitsmennene kunne vegdirektør Eskild Jensen fortelle at formålet med besøket var å hilse på og gjøre seg kjent med etaten og fylkeskommunen. Som vegdirektør har han ikke avgitt noen programerklæring bortsett fra at han ytrer ønske om å holde en mest mulig

Vegdirektør Eskild Jensen hadde avsatt tid til et besøk på vegkontorets administrasjons- og økonomiavdeling. Her er han i samtale med Wenche Andersen på økonomiseksjonen.



levende kontakt med virksomheten i fylkene. Han anså seg derfor ikke ferdig med fylket med dette besøket. Han vil senere komme tilbake å besøke og gjøre seg kjent med virksomheten ute i driften.

Den nye vegdirektøren kunne ikke love oss noen gullalder i tiden framover. Vi er inne i en periode som er preget av stagnasjon i bevilningene. Vi vil forsøke å bevare veksten i vedlikeholdet, men må regne med en mindre nedgang i anleggsbevilningene. Også administrasjonsbudsjettet må vi regne med vil bli innstrammet.

Vegdirektøren mente at vi må se denne situasjonen som en utfordring. Vi må bli mer kritiske med hensyn til kostnader og forsøke å få mer ut av hver krone. – Jeg tror ikke at etaten tar skade av dette, vi bør komme gjennom denne perioden uten at det i vesentlig grad går ut over resultatene, sa vegdirektør Eskild Jensen.

Vegdirektøren kunne love at det ikke vil bli noen reduksjon i arbeidsstokken utover den naturlige avgangen. En del av nedskjæringen må også tas av det som settes bort på entrepriser. Entreprenørene må således også ta sin del av dette ved at færre oppgaver blir satt bort. Dette vil imidlertid variere fra fylke til fylke.

90 KM/T PÅ E-18

Vegdirektoratet har i rundskriv til vegkontorene anbefalt at fartsgrensene på enkelte vegstrekninger kan økes fra 80 til 90 km/t. I rundskrivet er det spesifisert visse krav som disse vegstrekningene må oppfylle. Det er:

1. Veglengden må være minst 4 km
2. Vegen må ha meget god geometrisk standard
3. Det må være lite avkjørsler – i praksis ingen avkjørsler til bolig- hus/gårdsbruk som ligger nærmere vegen enn 100 m
4. Vegstrekningen skal ikke være spesielt ulykkesutsatt.

De vegstrekninger som kan være aktuelle i Vestfold er de to parsellene av E-18 som er skiltet som motorveg, nemlig Klinestad – Langåker og Bomestad – Sky.

Vegkontoret har sendt forslaget inn til Vegdirektoratet, og nå er det bare å håpe på at det blir fattet vedtak slik at de nye fartsgrensene kan skiltes før sommertrafikken setter inn.



PIGGDEKK

ikke tillatt etter 1. mai.

HUSK: Dekkene skal ha tillatt minste mønsterdybde.

VHF RADIOSAMBAND I VEG- VESENET PÅ NYE VEGER

Tekst og foto: Per Härter

Vegdirektoratet har i lang tid arbeidet med å få fram en mobilradio som kan dekke alle de ønsker og muligheter vegvesenet i Norge har behov for på radiosiden.

Dette arbeidet resulterte i en kontrakt med Svenska Radio AB (SRA) om levering av ialt 1.500 stasjoner på landsbasis innen sommeren 1981.

Vestfold har for sin del kjøpt 20 stasjoner hvorav 19 stk. er montert. Disse er fordelt med 8 stk. til biltilsynet og 11 stk. til oppsynet i vedlikeholdet.

Den nye radiostasjonen heter SRA CN 602/Automatic S.V.V. Vegdirektoratet har ved samarbeide med fylkene

utarbeidet programmet for den nye stasjonen, noe som indikeres i betegnelsen, nemlig S.V.V.

Det er vanskelig å si noe særlig om radio uten å komme inn på tekniske begreper. Jeg skal prøve å unngå dette, men kort sammenlikne 602/A med 502/A.

602/A har:

- mikroprosessor for kanal/frekvenspassing mens 502/A har krystaller. Dette tillater at den nye stasjonen kan nyttes over hele landet uten endringer mens det i 502/A må skiftes krystaller for hvert fylke.

Slik tar CN 602/A seg ut montert i bil.





CN 602/A kan også monteres som bordmodell.

- trykk-knapptastatur og digitalavlesning for oppsetting av kanal-/anropsnummer. På 502/A skjer dette mekanisk ved tommelhjul.
 - 9 lokalkanaler med automatisk valg av ledig sendekanal, hvorav kanal 9 er avsatt til bresprenging og styring av vegskilter. Kanal 8 er til bruk for Biltilsynet og kanal 7 til arbeidsledelse (oppsynet). 502/A har bare 3 lokalkanaler, ingen til spesialfunksjoner.
 - 14 områdekanaler (basestasjoner) som dekker alle landets fylker. I 502/A må det byttes krystaller. Man har vanligvis krystaller for 2-3 fylker inne.
 - alle gamle kanaler (enfrekvenskanaler som etter hvert bygges om til tofrekvens). 502/A dekker ikke disse.
 - «hukommelse» som tillater fullstendig eller delvis for-programmering av 6 kanal- og anropsnummer.
 - automatisk avsøkning på alle kanaler for innkomne anrop.
 - fast kanal for videreutsendelse til personsøker.
 - helt nytt innebygget nød-/alarmsendingsmulighet.
 - mulighet for automatisk telefonoverdrag.
 - også fått en bedre og mer følsom mottaker. CN 502/A har ingen av disse mulighetene.
- Det vil framgå av denne oppstillingen at CN 602/A er vesentlig forbedret i forhold til CN 502/A. Man kan vel konkludere med at vi har fått en radiostasjon som er blitt enklere og sikrere i bruk.
- Foreløpig vil det ikke skje noen utskifting av 502/A-stasjonene, idet de er relativt nye, kjøpt i 1977. Ved nyan-skaffelser blir det bare innkjøpt den nye SRA CN 602/Automatic S.V.V. mobilradiostasjon.

NÅ FORELIGGER INFORMASJONS- UTVALGETS INNSTILLING

Om hvordan du kan bli informert og selv kan informere andre om Statens vegvesen

Det stadig økende behov for bedre informasjon både innad blant de ansatte i Statens vegvesen og utad til politikere og publikum om vegvesenets arbeide, har gjort det nødvendig å se nærmere på hvordan informasjonsvirksomheten best kan legges opp. Utvalget som har arbeidet med dette, har ønsket å legge fram et hjelpemiddel som kan imøtekomme dette behovet. For de ansatte er det viktig å få god informasjon for at de skal kunne utføre sitt arbeide på beste måte, men like viktig er det å kunne informere utad om hva vegvesenet driver med og hva som ligger bak det vegvesenet foretar seg. – Det er formannen for Informasjonsutvalget i Statens vegvesen, avdelingsdirektør Kaare Flaate, som sier dette.

Innstillingen fra utvalget er nå tilgjengelig for alle innen Statens vegvesen som ønsker å gjøre seg kjent med den. Utvalget håper at innstillingen vil kunne tjene som veiledning både for den interne og den eksterne informasjon.

Avdelingsdirektør Flaate påpeker at med det voksende behov for informasjon er det blitt nødvendig å drive informasjonsvirksomheten noe mer systematisk. Uten et visst system er det lett å overse ting. Også hittil har det i etaten vært stor åpenhet når det gjelder å informere, men flere blir trukket inn og da kan det trenge mer veiledning.



Avdelingsdirektør Kaare Flaate har vært informasjonsutvalgets formann.

BEDRIFTSAVISENE STÅR SENTRALT

– Hvordan skal de få den nødvendige informasjon?

Her finnes det flere veier å gå. Informasjonen kan gis muntlig på møter eller skriftlig ved rundskriv, men framfor alt tror vi at bedriftsavisene her har en sentral oppgave. Alle ansatte i etaten representerer en informasjonsskilde utad. De har alle sine kontakter. Da

gjelder det å sørge for at de er skikkelig informert. Det kan for eksempel skje ved informasjon om planer og budsjetter i den utstrekning det er mulig. Presenteres stoffet på en klar og lettfattelig måte, slik at det når ut til de ansatte og deres familier, vil bedriftsavisene kunne fylle en vesentlig del av informasjonsoppgaven både overfor etatens egne folk og overfor massemedia. Et viktig poeng er at man blir klar over hvem som trenger informasjonen og innretter seg slik at den når fram. Gode rutiner er derfor en forutsetning for at man skal lykkes, sier Flaate.

– *Vil informasjonsvirksomheten drives sentralt eller vil den mer ligge på det lokale plan?*

Tanken er at informasjonsvirksomheten skal desentraliseres mest mulig. En vesentlig del av informasjonsvirksomheten må derfor skje lokalt fra vegkontorene. Det blir lagt et ansvar for intern informasjon på mange ledd. Ved mange av vegkontorene har man organisert informasjonstjeneste, og vi anbefaler at det ansettes minst en person ved hvert vegkontor. Informasjonsvirksomhet er derimot noe som drives mer eller mindre over alt. Det er viktig at de ansatte får informasjonen for ting går ut til offentligheten og for de kan lese om det i avisene. Det er ikke alltid mulig, men det er et viktig prinsipp som man bør forsøke å følge.

BEVISSTGJØRING

– *Er innstillingen et forsøk på å bevisstgjøre om informasjonsplikten innen etaten?*

Vi forsøker å fortelle hva som formelt finnes av plikter, men mest vekt legger vi kanskje på å fortelle hvorfor det er viktig. Vi forsøker å få fram grunnene, slik at det kan skapes en holdning for å gi informasjon.

– *Hvem kan gå ut med informasjon?*

Hver enkelt har et ansvar for å gi informasjon om ting som ligger innenfor den enkeltes saksområder og som er offentlige, men den enkelte bør også vite hvor begrensningen ligger og hvor det er riktig å henvise til den som har med saken å gjøre. En vegarbeider som har satt seg godt inn i jobben han holder på med, kan også bidra med informasjon om det arbeidet som er igang på stedet.

Avdelingsdirektør Flaate mener at det største behov for informasjon utad, ligger på det helt lokale plan. Folk vil ha greie på det som skjer i deres nærmiljø. Da er det kanskje ikke alltid nok å legge ut planer til gjennomsyn. Mye gjøres allerede i dag ved at det sendes ut brosjyrer til de berørte husstandene, men denne form for informasjonsvirksomhet drives nokså ujevnt ut over landet. Det er viktig å sende ut informasjon når et arbeide skal påbegynnes, slik at det skapes forståelse for det som skal foregå. En annen ting som må tillegges større vekt, mener Flaate, er å sørge for at trafikantene får informasjon om pågående vegarbeider enten ved skilting eller informasjonstavler. Folk har krav på opplysning om arbeide på vegen, og det bør man imøtekomme, sier Flaate.

MÅ IKKE DRUKNE I INFORMASJON

– God informasjon er ikke å drukne folk i informasjonen. Det er begrenset hva man kan greie å lage og hva man kan greie å ta imot. Men den informasjonsvirksomhet som drives, må være bevisst. Man må vite hvilket formål den skal tjene. På den annen side skal folk vite hvor de kan hente informasjon. En bedriftsavis brukt på riktig måte, vil være en informasjonskilde ikke bare for de ansatte, men også for dagspresse og lokalradio, understre-

NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

072 – FARTSDEMPENDE TILTAK I
BOLIGOMRÅDER
Veiledning. 48 sider. A4

Heftet bygger i stor grad på erfaringer fra et undersøkelsesprosjekt som Vegdirektoratet startet sommeren 1978. Formålet med prosjektet var å studere effekten av ulike fartsdempende tiltak samt utrede de anleggsmessige, vedlikeholdsmessige og biltekniske konsekvenser.

Erfaringer fra bruk av rumlefelt, er tatt med i et vedlegg da dette tiltak vanligvis ikke anbefales brukt inne i et boligområde.

Ved utarbeidelsen av heftet er det for øvrig vist til erfaringer og resultater fra forsøk med fysiske fartsdempende tiltak andre steder enn de som inngikk i forsøksprosjektet.

Det er dessuten tatt med materiale fra effektmålinger vedrørende bruk av 30 km/t-skilt.

ker Flaate som gjerne gir honnør til mange innen vegetaten som har ført en åpen dialog med politikere både i kommuner, fylkeskommuner og statsorganer og som også har klart å nå fram til publikum og til massemedia. Han håper at den foreliggende innstilling vil være til nytte ikke bare innen den etat den ble laget for, men at også andre etater kan dra fordel av den.

050 – TRAFIKKAVVIKLING 81
Normaler. 376 sider. A5

Tekniske bestemmelser og retningslinjer (skiltnormaler) gitt med hjemmel i forskrifter om offentlige trafikkskilt av 10. oktober 1980, § 24 nr. 1. Forskriftene er gjengitt i sin helhet i håndboka.

Normalene gjelder for utforming, størrelse og plassering av offentlige trafikkskilt, samt lyssignal og oppmerking, og er bindende for skiltmyndighetene.

Disse normalbestemmelser trer i kraft 1. mai 1981.

081 – ERSTATNINGSKRAV
Forskrifter. 82 sider. A4

Håndboka inneholder gjeldende regler for saksbehandlere i statens vegvesen når det gjelder behandling av erstatningssaker i statens vegvesen.

En vesentlig del av innholdet bygger på tidligere rundskriv, gjennomgått av en spesiell arbeidsgruppe i Vegdirektoratet med bistand fra vegkontorene. Foruten å bygge på tidligere rundskriv fra Vegdirektoratet, bygger saksbehandlingsreglene i boka på fullmakter og instruksjer gitt av Samferdselsdepartementet og Justisdepartementet.

Nærmere opplysninger om håndbøkene kan fåes ved henvendelse til Eva Iversen på vegkontoret.

KJEMPETRANSPORT PÅ E-18

Reportasje: Jan Haugerød

Tirsdag 17. februar presis kl. 14.00 startet den største transporten som til nå har gått på noen offentlig veg i Vestfold. Det var en transformator som skulle fraktes fra Barkåker jernbanestasjon til Tveiten transformatorstasjon. Det var Norges Vassdrags- og Elektrisitetsvesen som selv sto for transporten med sitt eget spesialutstyr for tungtransporter.

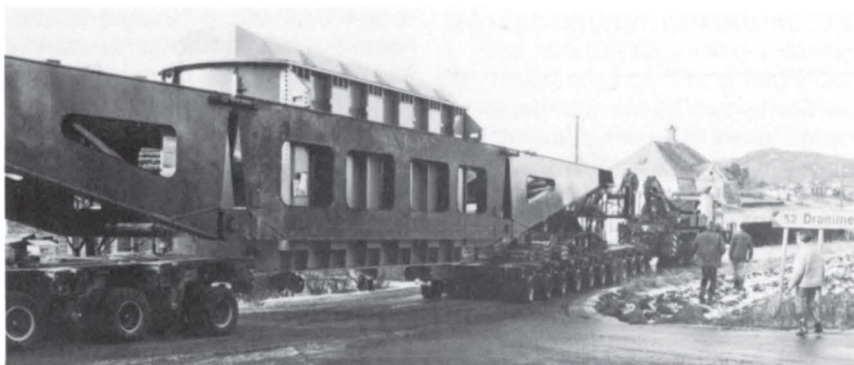
Transformatoren som ble fraktet veide 185 tonn. Den ble transportert i en spesialhenger som besto av 2 enheter hver med 10 aksler. Mellom disse ble transformatoren hengt opp i 2 spesialbygde stålkonstruksjoner. Til sammen hadde denne hengeren 160 hjul. I hver ende av denne spesialhengeren ble det koblet til en trekkvogn. Transportens totalvekt var ca. 360 tonn og den totale lengden 65 m!

Transporten ble fulgt av represen-

tanter fra vegvesenet og politiet. Den ca. 2 km lange vegruten hvorav 1,5 km langs E-18, ble tilbakelagt på 1/2 time. En fant det ikke nødvendig å stenge E-18, men det oppsto litt kødannelse i retning nordover p.g.a. at transformatortransporten gikk med en hastighet på 5-10 km/t. Kødannelsen og forsinkelsene på E-18 må anses ubetydelige, og det oppsto heller ingen spesielle situasjoner. Trafikantene må roses for forsiktig og ansvarfull kjøring.

Det var tydelig at det ikke var første gang Vassdragsvesenet utførte en tungtransport av slike dimensjoner. Arbeidet ble utført med presisjon og nøyaktighet. Det oppsto ingen vansker hverken av teknisk eller annen art, og som tilskuer til det hele satt man igjen med en følelse av at begreper som tyngdelov og vekt spilte en minimal rolle.

Det ble ikke mye plass igjen på rv. 313.



Forslagsordningen:

PREMIERTE FORSLAG 2. HALVÅR 1980

<i>Forslag</i>	<i>Forslagsstiller</i>	<i>Ref.nr.</i>	<i>Premie</i>
<i>Forberedende arbeide (1)</i> Stikkstangfot	Leif Johansen, Sverre Libekk og Hans Sandland TELEMARK	08-2	L 1200,-
<i>Grøfter, kummer og rør (4)</i> Arbeidsordning og maskin- kombinasjon ved graving av grøfter	Bjørn O. Hansen VEST-AGDER	10-1	4500,-
Valse for kumringer	Karl J. Taksdal Pål Undheim ROGALAND	11-83	L 500,-
<i>Skjemaer (10)</i> Tilleggsrubrikk på «Melding om kjøretøy som skifter eier»	UFO-gruppen i Haugesund ROGALAND	11-78	600,-
Skjema for petro- grafisk analyse	Bjørn E. Tessem NORD- TRØNDELAG	17-1/79	L 600,-
Kjøreseddel for fremmedmaskiner	Anleggsavdelingen TELEMARK	08-1	L 600,-
Totalvekt i veg- listene	Sigurd Lægereid HORDALAND	12-25	600,-
<i>Administrasjon, rutiner (11)</i> Utforming av vegvesenets plan og tegningsarkiv	Leif Fylling MØRE OG ROMSDAL	15-13	1500,-
Felles emblem for bil- tilsynet/vegvesenet	Jan Haugerød VESTFOLD	07-1	500,-
Uttegning av standard skiltmonstre	Kari Frøyseth VEGDIREKTORATET	VD-2	L 1500,- + 1000,-
<i>Maskiner og utstyr (500 -)</i> Hydraulisk bremse- proveapparat	Arnold Hobbesland VEST-AGDER	10-6	3000,-
Enboms borerigg	Jostein Grødem ROGALAND	11-69	L 1500,- + 8000,-
Fundament for bil- brovekt	Ola Olderen og Steinar Stjernen NORD-TRØNDELAG	17-1/80	L 1500,-

L foran premiesummen = Lokal premiering.

Nærmere opplysninger om de forskjellige forslagene kan fåes ved henvendelse til Anne Hov på vegkontoret.

Til tross for minimale bevilgninger INGEN TELERESTRIKSJONER PÅ FYLKESVEGENE I ÅR HELLER

Av Jan Haugerød

Som kjent er bevilgningene til vedlikeholdet av fylkesvegene skrumpet inn til under det minimum vi må ha for å utføre et skikkelig vedlikehold. Som en konsekvens av dette hadde vi i år tatt sikte på å innføre telerestriksjoner på visse deler av fylkesvegnettet. Dette har lastebilorganisasjonene og transportnæringen gått sterkt i mot. Saken har også etter henstilling fra fylkesting-

et vært diskutert i samferdselsstyret, og der var det enighet om at en så langt som mulig må unngå telerestriksjoner. Det vil bety at vi må få bevilget ekstra midler til å utbedre de skader som vil komme til å oppstå på fylkesvegene i telerøsningsperioden.

Vegkontoret er av den oppfatning at vi tidligere år har greid oss bra uten at det har vært nødvendig å innføre tele-

Også vegvesenet har vært ille ute i telerøsningsperioden. Dette bildet er fra fylkesveg Z-870 på vestsiden av Lågen mellom Svarstad og Hvitvingfoss i fjor vår. Det er heldigvis svært skjeldn at det går så galt som i dette tilfelle, men for 30-40 år siden var dette et ganske vanlig syn. (Foto: Kjell Harangen, Lardal kommune).



restriksjoner. Men da på bakgrunn av at budsjettet gjorde det mulig å reparere de skader som oppsto.

Vegkontoret har også gjennom et godt samarbeid med lastebilorganisasjonene og transportnæringen fått gehør for at disse innpasser seg den vanskelige situasjonen som oppstår om våren. Det utvises forsiktighet i utnyttelsen av bilenes lastekapasitet og transportruter legges om slik at den tungtransporten som foregår skjer på de beste vegene. Dette er helt sikkert en av årsakene til at vi har hatt et rimelig skadeomfang uten å måtte gå til reduksjon i største tillatte akseltrykk i vårløsningen.

Vegkontoret er av den oppfatning at vi tidligere år har greid oss bra uten at det har vært nødvendig å innføre tele-restriksjoner. Men da på bakgrunn av at budsjettet gjorde det mulig å reparere de skader som oppsto.

Det kommer til å bli spennende å se hvordan det går i år. Vi vet at det rundt omkring ligger rekordstore mengder med tømmer. Dette er billeskadedet tømmer som skogeierne har pålegg om å få ut av skogen før billene svermer. Denne tømmerkjøringen vil sannsynligvis falle sammen med teleløsningen. Vi må derfor regne med store skader på vegnettet med mindre teleløsningen skjer ideelt. Vi kan ikke se bort fra at skadene vil kunne beløpe seg til 2-3 mill. kroner.

**STOFF TIL
NESTE NUMMER**

**må sendes
redaksjonen
innen**

15. mai 1981

Personallytt

50 ÅR

Berit Vereide, 8 mai
Bjarne Lie, 27. mai
John N. Christensen, 28. juni

60 ÅR

Johan Dehli, 29. juni

65 ÅR

Sigurd Kongelf, 22 mai

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

VI ØNSKER VELKOMMEN

Hege Willson, adm.ok.
Trond Rist, traf.seksj.
Sven Wirsching, planseksj.
Arnfinn Eriksen, biltils. i Horten
Elisabeth Kværne,
biltils. i Tønsberg
Hilde Strand, biltils. i Larvik
Jostein Birkeland,
Sande vegstasjon

TAKK FOR GODT SAMARBEIDE

Kristin Sande, planseksj.
Inger K. Aarvold, traf.seksj.

PENSJONISTER

Arne Aasestad, omr. 03
Alf Ringdal, omr. 03

ALLE NORSKE BILFØRERE GJØR MINST ÉN AV DISSE FARLIGE FEILENE:

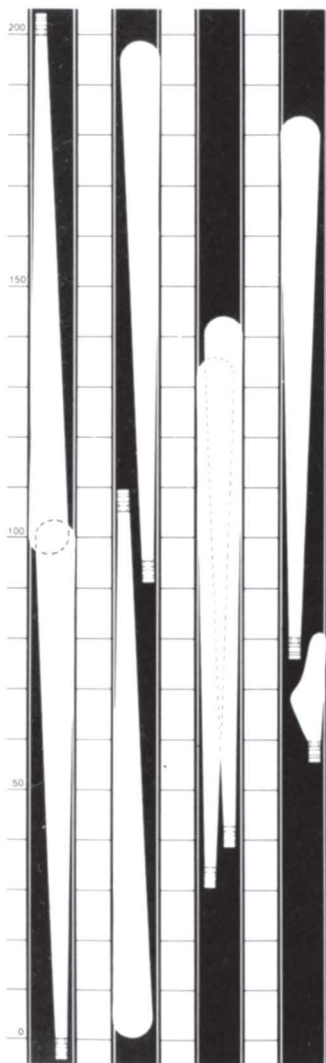


Fig. 1 Behold fjernlyset til ca. 200 meter før møtet

Fig. 2 Skift tilbake til fjernlys 10 meter før møtet

Fig. 3 Begge bilene skal bruke fjernlys ved forbi kjøring

Fig. 4 Skift til nærlys først etter at du er forbi kjørt

1. Vi kjører for fort i mørke.

Ved kjøring i mørke ser du mindre enn i dagslys. Dette krever generelt lavere fart under kjøring i mørke.

2. Vi skifter til nærlys for tidlig ved møte og skifter tilbake til fjernlys for sent.

Vi er ganske enkelt for hensynsfulle. Ingen bør skifte til nærlys før bilenes fjernlys møtes og belyser hele strekningen mellom bilene (se fig. 1). Fjernlyset blir ikke irriterende for avstanden er 200 meter. Nærlyset må brukes minst mulig på mørk veg. Normalt er høyeste sikre nærlys hastighet 40 km/t. Ved spesielt gunstige forhold - 50 km/t. Ca. 10 meter før vi møter bilen, skal vi skifte til fjernlys (Fig. 2). Det sjenerer ikke føreren i den andre bilen, og vi får raskest mulig lys til å se hva som er ved siden av og bak den møtende bilen.

3. Vi stirrer inn i lysene på motende biler.

Prøv å unngå å se rett på lysene, så irriterer de mye mindre. Se heller på den hvite kant-stripen så langt fram som mulig, da vil du også oppdage fotgjengere tidligere.

4. Vi kjører like nær vegkanten som i dagslys.

Mange fotgjengere blir drept mens de går langs landevegen. Husk at din sikt langs vegkanten er meget begrenset når det er mørkt. Kjør lenger inn på veggen, forestill deg gjerne at det går en strøm av fotgjengere langs veggen.



Dette ser du med nærlys



Og dette er skjult av mørket

5. Vi skifter for sent tilbake til fjernlys under forbikjøring.

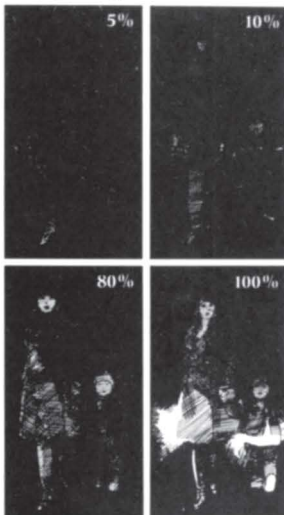
Kjør ut i venstre kjørefelt i tilstrekkelig avstand bak bilen du skal kjøre forbi. Skift til fjernlys 5-10 meter før du tar igjen bilen du skal kjøre forbi slik at du ser om det er klart (Fig. 3). Bilen som blir forbikjørt, beholder fjernlyset på til du er forbi, og skifter så til nærlys (Fig. 4). Først når du er 150 meter foran, skal den forbikjørt skifte til fjernlys.

6. Vi bruker nærlys som parklys. Og parklys som kjørellys.

Begge deler er farlig og dessuten forbudt. Når vi stopper langs veggen, skal vi bruke parklys slik at andre bilførere ser at vi står stille. Og parklys er ikke kjørellys verken om dagen eller i skumringen. Nærlys og fjernlys er tillatt kjørellys.

7. Vi bruker for lite fjernlys i boligområder.

Mange har den uvane å kjøre med nærlys i tettbygd strøk, selv om det er dårlig veglys. Det er en farlig uvane. Med nærlys ser du fotgjengere i mørke klarer først 30 meter foran bilen. Bruk fjernlys når veggen er mørk, også i boligstrøk.



Klar reflekterer lysen meget forskjellig. En mørk trakk bare 5%, grå trakk 10%, lys trakk 80% og refleks brikke 100%. Fotgjengere med mørke klær er derfor praktisk talt usynlige for bilføreren.

8. Vi kjører med feil innstilte lys.

Du bedrar både fotgjengere og andre bilførere når lyset ditt ikke er riktig justert, og du ser dårligere selv. Derved skaper du lett farlige situasjoner. Kjør innom en bensinstasjon, eller la et verksted sjekke lysene. Sjekk også om du trenger nye pusserblader.

Høstkveldene er årets farligste tid på veggen, bl.a. fordi bilførerne ofte gjør feil. Nå vet du hvordan du skal unngå dem.

SE OG BLI SETT

Vegdirektoratet/
Statens informasjonstjeneste