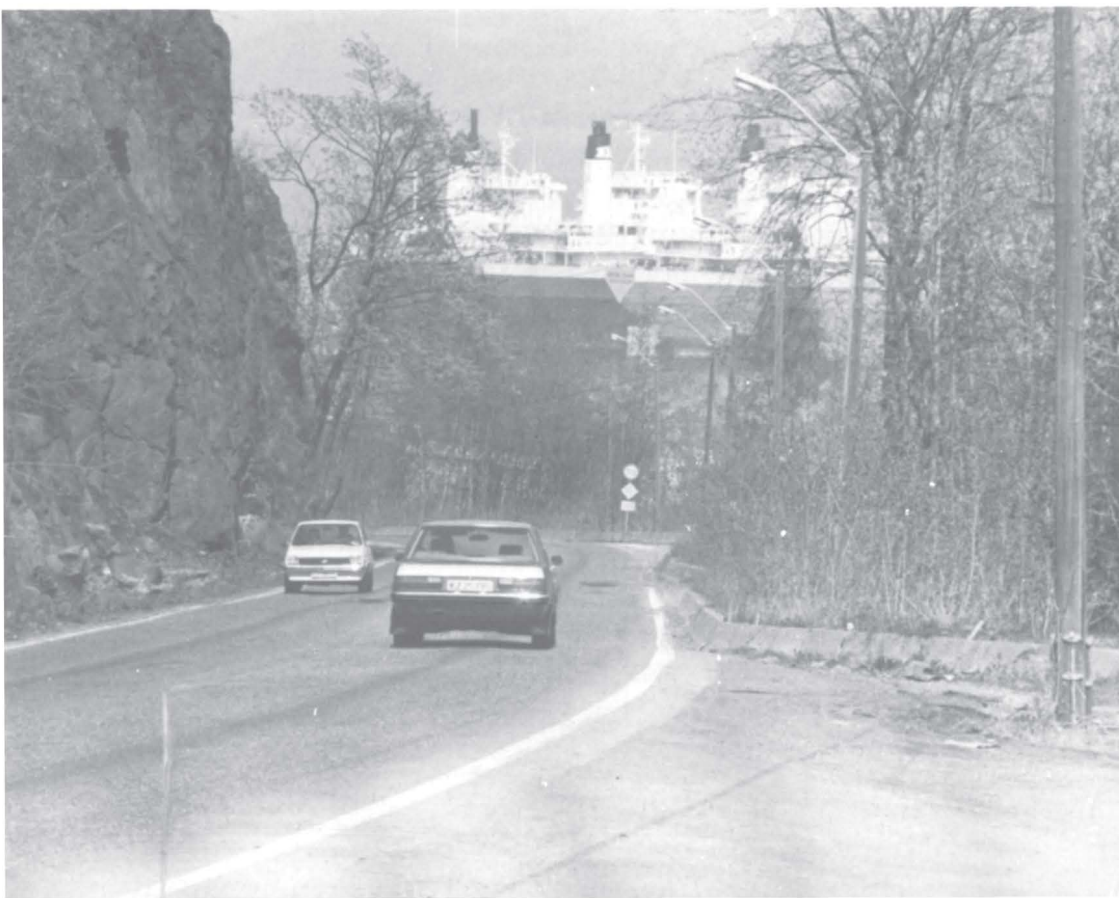




VEST- FOLDER'N

Nr. 5

1982





VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 5 – NOVEMBER

8. ÅRGANG

Redaktører:
Jan Haugerød
Per Härter
Tore Kavli

Redaksjonsråd:
Arne E. Dahl
Ørnulf Johannessen
Reidar Jørgensen
Olav E. Krogstad
Haakon Møyland

Redaksjonens adresse:
Vegsjefen i Vestfold
Postboks 323
3101 TØNSBERG

Opplag:
1050 eksemplarer

Sats og trykk:
Cicero a.s. Tonsberg

*Forsidebilde:
E-18 nord for Holmestrand.*

INNHold:

Kan vi informere bedre?	3
Ringveien i Tønsberg åpnet	4
Besøk på Holmestrandsanlegget	7
Utstedelse av yrkesbevis	9
Hobbyer i vegvesenet: Golf	10
Introduksjonsprogram ved nytilsetting	12
Høst er ulykkestid	13
Vegkontorets sparevettkampanje	14
Lågendalen – et langtidсанlegg	16
Store ulykkesreduksjoner	19
Vegcupen 1982	20
Trafikkulykker og avkjørsler	21
Vernelederens spalte	22
Hvor er dette?	24
Holmestrandsanlegget i radioen	25
Oversikt over opplæringstiltak	26
Produktivitetskampanjen i vegvesenet	29
«Vega» – treningstider	31
Personalnytt	31

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

KAN VI INFORMERE BEDRE?



Fra tid til annen hører vi «det var jeg ikke kjent med», «hadde jeg bare vist» o.l. Dårlig informasjon er ofte årsak til misforståelser, vanskeligheter, feildisponeringer og ineffektivitet.

Å informere godt er ikke lett. For enkelte er det naturlig, andre må arbeide målbevist for å få det til.

Vi er alle interessert i å gjøre en god jobb. Vi gjør en bedre jobb når vi kjenner sammenhengen og vet hvorfor jobben gjøres.

Vi er vant til at det vi foretar oss blir lagt merke til og vurdert av mange. Denne interessen for alt vi gjør er inspirerende og et fint korrektiv. Fra tid til annen opplever vi likevel kritikk som negativ og urettferdig. Da er årsaken som regel at vedkommende ikke er godt nok orientert. Vi har kanskje ikke vært flinke nok til å gi nødvendig informasjon.

Vi har hjelpemidler og kunnskaper for å gjøre en bedre informasjonsjobb. Vestfolder'n er bare en av flere muligheter vi har.

Vi fikk ifjor et hefte som handlet om informasjon til de ansatte, om utadrettet informasjon og informasjonstjenester. Fra Vegdirektoratet fikk vi tidligere i år melding nr. 31/82 om informasjonsvirksomheten i Statens vegvesen. La oss børste støv av dokumentene og finne ut hva vi kan gjøre for å informere enda bedre. God informasjon skaper bedre forståelse og større interesse for jobben.

Johan Lepperød

RINGVEIEN I TØNSBERG ER ÅPNET

Reportasje: Jan Haugerød



Også lokalradioen var til stede under åpningen. Her blir vegsjefen intervjuet av Sverre E. Mortensen.

Etter vel 2 års anleggsarbeider kunne første del av Ringveien i Tønsberg åpnes. Dette skjedde fredag 10. september med hornmusikk og festivitas.

Den nye vegstrekningen går fra Havnegaten og til Vellebekken. Vegen får riksvegstatus og skal avlaste nåværende riksveg 311 Slagenveien og Halfdan Wilhelmsens Allé. Den nye parsellen er 1,8 km lang og har kostet 20 mill. kroner.

Før den offisielle åpningen gikk samtlige deltakere i åpningssermonien hele vegstrekningen. Toget med Tønsberg Skoleorkester i spissen startet ved Havnegt. og gikk til Vellebekken hvor den offisielle åpningen ble foretatt av fylkesmann Odd Vattekar. I sin åpningstale kom han inn på at Tønsberg helt fra gammel tid har vært et sentrum for samferdsel. Den vegen vi i dag åp-

ner vil bidra til å gi Tønsberg et enda sikrere trafikkmiljø, sa han. Etter at båndet var klippet over, ble Tønsberg-sangen spilt og det ble overrakt blomster til den første bilist på den nye vegen.

Det har vært et vanskelig og krevende arbeid å bygge Ringveien. Grunnforholdene har vært vanskelige da terrenget ligger i omtrent samme høyde som havflaten. I tillegg går den store kloakkledningen til Tønsbergfjordens Avløpsutvalg gjennom området. Dette har ført til spesielle tiltak ved oppbygging av vegen. Det har vært nødvendig å bruke en del lette masser og til dette har det vært brukt løs leca. Og det er ikke små mengder leca det har gått med på denne strekningen, hele 14.000 m³.

Vegen ligger i grensen mellom boligbebyggelsen i Træleborområdet og naturvernområdet på Kilen. Det at vi



Tønsberg Skoleorkester sto for de musikalske innslagene før og under åpningssermonien.

har måttet gå så nær innpå boligbyggelsen har gjort det nødvendig med spesielle støyreducerende tiltak.

Det er satt opp støyskjermer langs den nye vegen i over 900 m lengde.

Veganlegget kostet 20 mill. kroner

Fylkesmann Odd Vattekar foretok den offisielle åpningen av Ringveien.





Noen sentrale personer som har vært med på å bygge vegen. Fra venstre Odd Fallet, Kjell Karlsen, lastebileier Sverre Rød, maskineier Helge Knutsen og Tor-mod Sandene.

og det var ca. 3,5 mill. mindre enn forutsatt. Denne vesentlige innsparingen er et resultat av flere ting. Posten til uforutsette utgifter ble mye mindre enn det var regnet med opprinnelig. Anleggsbestyrer Karl Høiland sier at denne innsparingen først og fremst skyldes en nøyaktig og godt utført planlegging. Når vi også har utført planarbeidet selv, må vi si at dette er en fjær i hatten til vår planavdeling. Men det har også vært flere hyggelige innsparinger på anlegget. Våre egne arbeidsfolk har produsert støyskjermene selv i et telt ute på anlegget. Arbeidet med støyskjermene gikk svært bra og våre folk var oppe i en dagsproduksjon på hele 30 lemmer, så også her ble det en innsparing.

I forbindelse med utkjøring av masser fra anlegget fikk vi et godt samarbeid med Tønsberg kommune vedrørende fyllplass, og det er brukt mindre leca enn forutsatt på grunn av en god oppfølging på anlegget. Alt dette har vært med på å gi en innsparing som virkelig monner på anlegget. Kanskje at vi også her har et eksempel på at vegvesenet kommer positivt ut i forhold til privat drift. Vi skal imidlertid ikke stikke under stolen at det har vært med private maskiner på anlegget. Det har i det alt vesentlige vært private maskiner i drift, men forøvrig har arbeidene blitt utført i egen regi. Daglig leder for anlegget har vært oppsynsmann Kai Larsen.

BESØK PÅ HOLMESTRANDSANLEGGET

Av Per Härter



Personalet ved adm./øk. avdelingen samt tegnere ved vegkontoret har vært på besøk ved Holmestrandsanlegget. Avd.ing. Aksel Akerholt sammen med jentene på arkivet tok initiativet til turen som ble gjennomført over 2 dager.

Vestfolder'n ble med den første puljen, 17. august. Ved 12-tiden ankom vi Bleikvollen i flere biler der vi ble motatt av Aksel Akerholt, Georg Johnsen og Viktor Solberg. Til alles store glede og overraskelse ble vi bedt inn til kaffe og nystekte vafler. Nystekte vafler er ikke hverdagskost rundt om på våre

anlegg og forundringen var stor hos jentene (de var i absolutt flertall) da de ikke kunne se noe til kokka. Svaret lå allikevel snublende nær. Johnsen hadde fått kona til å lage røra, mens han selv og Solberg tok seg av steking. Et godt og velsmakende innslag. Mens vaflene ble fortært, nyttet Akerholt tiden til å orientere om anlegget før befaringer.

Anlegget ble «fotgått» fra sør over den nye jernbanebrua og gjennom tunnelen til jernbanebommene i nord.

Til tross for det nesten totale mørket som råder i tunnelen fikk de besøkende et lite bilde av det som er gjort,



På brakka ble det servert kaffe og nystekte vafler av Georg Johnsen til høyre og Victor Solberg til venstre.

samtidig som man fikk se arbeidet med sikring og montering av platehvelv.

Vel ute i nordenden fortalte Akerholt litt om sikringsarbeidene i forbindelse med bevaringen av ett fredet hus, og om de forskjellige vanskeligheter med fjell- og grunnforhold.

Alle deltakerne ble hentet med bil og kjørt tilbake til Bleikvollen. Her ble det bare tid til et kort «takk for besøket» før retur til vegkontoret.

Fredag 27. august var 2. pulje på besøk med samme traktering og befaring av anlegget.

Etter undertegnedes mening et meget prisverdig tiltak som i aller høyest grad fremmer gjensidig forståelse. Kanskje et eksempel for etterfølgelse?

For å kaste frem en idé, som ikke er høstet fra eget hjerte, enn om mindre grupper kunne besøke vegkontoret?

Et takk for initiativ og gjennomføring

formidles til slutt til Akerholt og hans folk i Holmestrand.



UTSTEDELSE AV YRKESBEVIS

Av Per Härter

I forbindelse med at det ennå er noen som ikke har fått løst yrkesbevis, går det på nytt ut tilbud om dette.

Søker du om yrkesbevis må du kunne dokumentere tidligere kjøring. Har du kjørt f.eks. for private må dette dokumenteres av tidligere arbeidsgivere. Har du ikke hatt andre arbeidsgivere enn vegkontoret må du regne sammen den tiden du har som maskinfører på de forskjellige maskintyper.

Kvalifikasjonskravene er følgende:

Alle timekrav i denne avtale er ment som arbeidstimer på angjeldende maskintype, herunder vanlig vedlikehold og flytting.

Erfarne anleggsmaskinførere

Maskinførere som kan dokumentere en minimumstid som anleggsmaskinfører på 3 år og 9 mnd. (45 mnd.) før 1. januar 1983, kan nå få tildelt yrkesbevis som maskinfører på den eller de maskintyper hvor et minimumstimetall som fører er oppnådd i henhold til nedestående tabell:

– Dozer	750 t (hovedmask.)
– Gravemaskin	750 t (hovedmask.)
– Veihevel	750 t (hovedmask.)
– Hjullaster	750 t (hovedmask.)
– Traktor	
m/graveutstyr	300 t
– Dumper	300 t

Yrkesbevis tildeles føreren for den maskintype hvor praksiskravet er nådd. Hvis føreren tilfredsstiller timekravene på to av hovedmaskinene, reduseres timekravet på de andre mas-

kiner med 50%. Før utstedelse av yrkesbevis skal i tillegg førerne ha fått en innføring i de aktuelle verneregler, samt lover og forskrifter som gjelder for kjøring med og transport av anleggsmaskiner.

Ansvar for gjennomføring av denne opplæring tilligger arbeidsgiveren.

Godkjent opplæring er 8 timers yrkesbeviskurs eller 32 timers verneombudskurs tilrettelagt av bransjeutvalget for anleggsmaskinopplæring.

Arbeidsgiveren har ikke adgang til å levere yrkesbeviset til maskinføreren før han har gjennomgått et godkjent kurs!

For å få utstedt selve yrkesbeviset sender arbeidsgiveren inn ETT skjema omfattende samtlige kjøriere til Maskinentreprenørenes Forbund, Fred. Olsensgt. 1, Oslo 1. (Dette står oppe i skjemaets venstre hjørne).

Det er et skjema til, personskjemaet, som hver enkelt kjører må sørge for å få fylt ut og som skal være grunnlag for førstnevnte skjema.

Maskinkjørere med kortere praksis enn 3 år og 9 mnd. før 1. januar 1983 skal ha opplæring iflg. gravemaskinforskriftene og eventuelt kommende forskrifter for andre masseforflytningsmaskiner.

750 timer er ca. 6 måneder.

Skulle du ikke ha full tid etter disse krav kan du henvende deg til Helge Auen som sørger for at du får utstedt en «Opplæringsbok for anleggsmaskinførere». På denne måte kan du samle opp tid til kvalifikasjonskravene

Forts. side 12

*Hobbyer
i vegvesenet:*

GOLF

*Av
Jan Haugerød*



Vår vedlikeholdssjef Kristoffer Dannevig er en ivrig golfspiller. Store deler av sin fritid bruker han på golfbanen i Stokke. Dannevig har spilt golf i 14 år, men det var mange år tidligere at han ble interessert i golfspillet. Interessen kom da han var i USA, og der var golf en folkesport.

Dannevig tok skrittet fullt ut og startet med golfen da hans arbeid ble preget av mye sitting ved skrivebordet. Han følte behov for mosjon og da var det naturlig å prøve seg på golfspillet som lenge hadde vært en stor interesse. Golfspillet er også godt å ha for å stresse seg ned etter en anstrengende kontordag. En annen side av saken er at den mosjon spillet gir har virket positivt på en vond rygg og stiv nakke og skulderparti.

Golfbanen ved Melsomvik er nå en av de få baner i landet av internasjonal størrelse. Da Dannevig begynte i Vestfold Golfklubb for 14 år siden var banen ikke fullt utbygd. Da var det 12 hulls bane, men etter hvert har det



For Kristoffer Dannevig er golfspillet blitt en hobby som gir fin mosjon og er avstressende etter en hard kontordag.

foregått en utbygging og i dag ligger banen der med 18 hull. Klubbens medlemmer har lagt ned et stort dugnadsarbeid i dette utbyggingsprosjektet. Vestfold Golfklubb er den 3. største golfklubben i landet, og har nå 600 medlemmer. Interessen for golf her i

Vestfold er stadig stigende, kan Dannevig fortelle.

Vi som ikke kjenner golfsporten går omkring å tror at dette bare er en sport for utvalgte, men er det det?

– Nei, det er det ikke, sier Dannevig. Enhver hobby koster penger, og golfsporten krever ikke noe uforholdsmessig dyrt utstyr. En kan greie seg med 6 til 7 forskjellige golfkøller, men en dreven golfspiller bruker nok noen flere. Da jeg kjøpte det utstyret jeg nå har, kostet det ca. 2.000 kroner. Jeg vil tro at et meget brukbart utstyr i dag vil koste 3–4.000 kroner. I tillegg kommer da en medlemskontingent i klubben.

Golfsporten er kontaktskapende, og innen klubben har vi et godt miljø. Her møtes folk av alle yrkesgrupper, pensjonister og ungdommer for å dyrke en felles interesse.

Dannevig har også engasjert seg

innen driften av klubben. En tid var han «Husfar», og det er nærmere bestemt den person som er ansvarlig for klubbhuset og inventar.

Golfsporten er blitt en viktig del av livet for Dannevig. I tillegg til å drive denne sporten på helgene er han ute 1–2 dager i uka på sommertiden når det er lyst om kveldene. For ham er sporten også blitt en familiesport da kona også er ivrig golfspiller. Sammen har de deltatt i flere konkurranser, og i sommer gikk de helt til topps i turneringen «Tjøme Mixen».

En golfspillers store drøm er å få «hole-in-one», eller på godt norsk, greie å få golfballen i hullet med ett slag. Det er flere av spillerne i Vestfold Golfklubb som har greid det. Dannevig har ennå ikke greid dette kunststykket, men for all del han har ikke tenkt å gi seg med golfspillet på mange år ennå.

Det nærmer seg slutten på et spill. Hullet på bane 18, en 372 m lang bane, er innen rekkevidde. I bakgrunnen ser vi golfklubbens klubbhus.





Introduksjons program ved nytilsetting

Av Anne Hov

Det er nå utarbeidet et introduksjonsprogram som skal benyttes ved nytilsetting i stillinger på vegkontoret, biltilsynet, i oppsynet og i driften. Programmet omfatter forberedende gjøremål den siste tiden før den nytilsatte tiltrer, og oppgaver den første tiden etter tiltredelsen. Det er nevnt hvem som har ansvaret for de enkelte oppgaver, og hvilke saker det i første rekke bør informeres om. Det er også nevnt i programmet hvilke hefter/publikasjoner den nytilsatte bør få utlevert, i tillegg til faglitteratur. Her kan nevne bl.a. 7. sans, Grunnlag og Hovedmål (GOH), evt. arbeidsmiljøloven, og det introduksjonsheftet som ble utarbeidet i fjor.

I opplegget inngår det oppnevning av en kontaktperson som skal gi den nye medarbeideren praktisk og faglig bistand den første tiden. Personalseksjonen og den nyansattes overordnede har imidlertid også et klart ansvar. En sjekkliste til bruk i denne forbindelse foreligger.

Hensikten med dette introduksjonsprogrammet er å gjøre den første tiden etter tiltredelsen lettere å gjennomleve for den nye, og om mulig forkorte opplærings-/tilvenningsfasen noe. Programmet hjelper oss også til å få satt dette i system, slik at berørte personer til enhver tid vet hva som bør gjøres/informeres om. Introduksjonsprogrammet er ment som et hjelpemiddel i denne forbindelse.

UTSTEDELSE . . .

Forts. fra side 9

er dekket, og yrkesbeviset kan utstedes.

De som ønsker å få utstedt yrkesbevis bør samle sammen sine attester og ta kontakt med Helge Auen. Det samme gjelder for de som ved forrige kurs ikke fikk med alle maskintyper i sitt yrkesbevis. Det er nå mulig å få rettet opp dette.

Pass på, kjør forsiktig –

HØST ER ULYKKESTID



Særlig på høsten er det viktig at bildekkene ikke er nedslitte. Et godt mønster gir mindre fare for vannplaning og et godt veggrep. Men husk alltid å sette ned farten vesentlig når det er mye vann på vegbanen.

Undersøkelser viser at ulykkesrisikoen på våt, bar veg er 2-4 ganger større enn på tørr, bar veg. Det er også 2-4 ganger større risiko for trafikkulykker i de mørke timer enn i dagslys. Det er særlig fotgjengerulykker og utforkjøringsulykker som øker mest.

Dette opplyser overingeniør Henrik Hvoslef i Vegdirektoratet. Han legger til: – Når det gjelder forgjengere, skjer det særlig ulykker når fotgjengere krysser vegen. Spesielt utsatt er de eldre.

Også sykkelulykker er typisk for høsten. September er den måned da det skjer flest sykkelulykker med barn i skolealder.

I forbindelse med bilkjøring på høst-våte veger retter leder for kjøretøyteteknisk kontor i Vegdirektoratet, overingeniør Per Sitje, en advarsel til alle bilister: I biltilsynets kontroller konstateres det også mangler ved bilens dekk, og det er som oftest nedslitte dekk som påpekes.

– Det er viktig å være oppmerksom på at regnvåte veger, som er typisk for høsten i Norge krever dekk med mønsterdybde god nok for at gummien skal få kontakt med vegbanen. Hvis hastigheten er over ca. 60 km/t er faren for vannplaning stor hvis dekkets mønster er så slitt at det ikke gir en skikkelig drenering. Faren tiltar med økende hastighet og jo bredere dekkene er jo større er kravet til mønsterets evne til å lede bort vannet. Et råd til alle bilister; sett ned farten vesentlig når det er mye vann på vegbanen.

Slitte dekk vil på glatt, våt vegbane (f.eks. løv eller søle), gi dårligere veggrep og en vesentlig lengre bremserekning, med fare for alvorlige uhell, sier overingeniør Per Sitje, som legger til at forskriftene krever at bilen skal være utstyrt med radial- eller diagonaldekk, ikke en blanding av begge deler.

Alle ser mindre ved kjøring i mørket

Høstmørket er for alvor over oss igjen. Da er det viktig at den enkelte bilfører er klar over at lyset fra billyktene ikke på langt nær kann erstatte dagslyset. Synsmuligheten under kjøring i mørket er kort og godt mindre enn i dags-

Forts. side 19

VEGKONTORETS SPAREVETT-KAMPANJE ER I GANG

Av E. Andersen

En komité valgt av fellesmøtet har i samarbeide med vegkontoret arbeidet med innsparingsmuligheter på kontorbudsjettet.

Flere konkrete innsparingsmuligheter ble skissert, selv om det ikke her dreier seg om de helt store tallene, men – «alle monner drar», som Musulf sier på kampanjeplakaten.

Av konkrete ting kan nevnes at vi har relativt stort forbruk av merkepenner, kulepenner, brevordnere og blyanter.

Det oppfordres her til fornuftig forbruk og gjenbruk av brevordnere. Gruppen finner det også riktig at det forbruksmateriellet som driften bruker ikke skal tas ut på vegkontoret og dekkes over administrasjonsbudsjettet. Vi finner det riktig at materiellet overføres til vegstasjonene, og at utgiftene blir belastet driften. Anleggene bør også hente sitt materiell på vegstasjonene.

Komiteén fant det ikke riktig å legge restriksjoner på tildelingen av forbruksmateriell. Restriksjoner har lett for å bli byråkratiske og «glir fort ut». Vi vil heller oppfordre til forbruk på fornuftig nivå.

Kopieringskostnadene er også på et høyt nivå. Vi vil gjennom oppfordringer forsøke å begrense kopieringen noe. En klar planlegging av nødvendig antall kopier er kanskje nøkkelordet her.

Komiteén ønsker å la *all* eksternt kopiering gå gjennom en som har ansvaret for dette.

Også telefonutgiftene er høye. Fatte seg i korthet og være bevisst utgiftsbelastningen ved lange samtaler er



«Musulf» er kampanjemaskotten. Her er han ute med sparekniven.

stikkord her. En sperre for fjernvalg kan muligens bli en nødvendighet å vurdere.

For å minne om disse stedene hvor det kan brukes sparevett vil vi lage enkle «påminnelser» i form av plakater på strategiske steder. Hovedpersonen på plakaten er Musulf, som kanskje ikke utfører så mye når han tisser i havet, men alle monner drar.

Målsettingen med sparevettkampen er følgende innsparinger:

10% på forbruksmatr.	kr. 16.000,–
5% på kopiering	kr. 10.000,–
5% på telefonutg.	kr. 17.000,–

SUM kr. 44.000,–

Sparevettkampanjen på vegkontoret bør være en utfordring til utedriften, hvor innsparingsmuligheten kanskje kan være mye større.

Musulf tar gjerne en tur ut!

HER KAN DET SPARES!

„ALLE MONNER DRAR,
SA MUSA.....”



VEGKONTORET'S

SPAREVETTKAMPANJE

LÅGENDALEN — ET LANGTIDSANLEGG

7 år på et anlegg

Tekst og foto: Per Härter



Trond Bårnes og Arthur Bukten på siste parsell av Rv. 8.

7 år på ett og samme anlegg er lang tid, iallefall sett med Vestfold's øyne. Så vidt vites har vi ingen andre anlegg i Vestfold som har hatt en så lang anleggsperiode som Lågendalsanlegget. Det er bare Farrisanlegget som i nyere tid kan konkurrere med ca. 6 års byggetid.

Det startet vel egentlig for ca. 20 år siden, da vedlikeholdet begynte på opprustingen av riksveg 8 fra Bommestad og arbeidet seg trutt og sikkert oppover dalen.

Vel framme på Lauvmoa overtok så anleggsavdelingen i midten av 60 år-

ene det videre arbeidet med opprusting og ombygging av riksveg 8 mot Buskeruds grense. Et arbeide som ialt har kostet ca. 90 millioner kroner.

Mannskapsstyrken på anlegget har variert sterkt i disse årene. På anlegget er det i dag bare 2 av våre egne vegtjenestemenn, Trond Bårnes og Arthur Bukten foruten Halvor Garvik fra oppsynet. I tillegg til disse har vi Eivind Lie, pensjonert våren 82, Hjalmar Hvål, som ble overført til Holmestrandsanlegget i høst og overing. Arne E. Dahl som har arbeidet med anlegget de siste 7–8 årene.

I redaksjonen satt vi oss det mål å



Arne E. Dahl og Halvor Garvik er også veteraner på anlegget.

prøve å presentere ikke bare anleggene med tørre tall og fakta, men også noen av de menneskene som hver på sitt vis er ansvarlig for at arbeidet blir gjennomført.

Vi tok oss derfor en tur til Lågendalen for å ta en prat med noen av karene. Her møtte vi Trond Bårnes og Arthur Bukten i arbeid med masseflytting.

Trond Bårnes begynte i etaten i september 1972 og Arthur Bukten i mai 1974. Begge to begynte på anlegget ved Steinholt. Nærmere bestemt startet Arthur Bukten ved Smedsvingen med trauing og oppbygging av skråninger. På spørsmål om det er noe spesielt som huskes, minner Bukten om den store fyllingen ved Sarumdalen som er bygget opp av ca. 85.000 m² masser og er 25 meter høy. Arne E. Dahl som ved siden av å være anleggssjef har vært anleggsbestyrer for dette anlegget, kunne fortelle at det i Sarumdalen var diskutert om man

skulle bygge bru eller fylling. Enkelte var redde for at elgen som har ett av sine trekk på dette stedet kunne bli forstyrret om det ble fylling og ikke bru. Nå ble det som kjent foretrukket fylling og som Dahl sier: «Så langt jeg vet har det ikke skapt vanskeligheter hverken for elg eller trafikanter».

Arbeide i Engelstadlia med borvogn sammen med Gunnar Nordkvelle var Trond Bårnes' start i etaten. I to år holdt vi på med dette arbeidet før vi flyttet med borvogna til Gjetrang, forteller han.

Både Bukten og Bårnes er enige om at dette har vært et jevnt over bra anlegg å jobbe på. Særlig har det vært fint ved at vi har hatt kort veg på jobben, sier de. Begge er bosatt i Lågendalen. Ellers er de enige om at det har vært allsidig arbeid, omtrentt alt som kan dukke opp på et anlegg har vi vært med på avslutter de to.

Som nevnt tidligere har vi også tatt en liten prat med Arne E. Dahl. Dahl legger vekt på det gode samarbeidet de har hatt med de berørte grunneierne og det faktum at flere av disse har stått som mottakere av overskuddsmasser. Noe som til gjengjeld har gitt store muligheter for jordplanering. Ellers sier Dahl at det blir jo mye roligere på et anlegg med så lang driftstid da man jo kan planlegge på mye lengre sikt. Som et eksempel på hvordan vegvesenet positivt kan være med å medvirke til jordplanering forteller han at vegvesenet ca. 1 km nord for Sarumdalen kjøpte en stor grushaug på ca. 30.000 m³. Grunneiere fikk på denne måten ca. 10–12.000,- kroner for grusen samtidig som han innvant jordene som haugen dekket. Haugen, forteller Dahl, var gjennomhullet av reir og ganger etter antagelig både rev og røyskatt.

Noen dager senere var vi i Holmestrand, med håp om å få en prat med

Hjalmar Hvål. Han begynte i 1959 med første arbeidsplass gamle Bommestad bru. Brua ble revet og montert opp igjen på Gåserød i Lardal. I samarbeide med folk fra Alfr. Andersen i Larvik var Hvål sammen med sin bror og John Askersrud med på dette arbeidet. Senere fulgte arbeidsoppgaver som opprusting av oljegrusvegene rundt om i fylket og støping av bl.a. forstøtningsmurer i Svelvik. Det siste for tidligere oppsynsmann Roland Larsen, forteller Hvål.

Jeg kom til Lågendalsanlegget mens de holdt på med Lauvmoa, og har med to unntak, støping på Sundet bru i Hedrum og Klopp bru i Ramnes, fulgt anlegget helt fram til Buskerud grense, forteller han videre. Har det vært greit å være på ett og samme anlegg i så lang tid?

Jada, på den måten visste du det var sikker jobb, svarer Hvål og legger vekt på, som Bårnes og Bukten, at det har vært et bra anlegg å jobbe på, og at det har vært deilig med kort veg på jobben. Han bor på Gåserød og har etter at han ble flyttet til Holmestrand ca. 1 times reise for å komme på jobben.

Når en sitter og prater sånn går tiden fort, og før vi vet ordet av det er klokka nesten 15.30 og flere av de andre guttene kommer inn i brakka. Er det noen historier fra anlegget han særlig husker, lurer jeg på?

Å jada, historier var det ja! Og nå skulle jeg gitt mye for en kassettspiller, for med god hjelp av de ande som har kommet inn, kommer historiene på løpende bånd.

Som en passende avslutning på denne praten tar vi med et par historier. – Ved Hannevold ble det gjort et eksperiment med bruk av sement for å stabilisere massene. Sementen ble spredd ut med kunstgjødselspreder over grusen før en kjørte over med



Hjalmar Hvål.

vannvogn. Dette falt ikke helt heldig ut og ble droppet.

Ved Gjetrang var en uheldig og salva slo ut, gikk tvers over vegen, slo inn i brakkeveggene på 3 brakker. I en av brakkene landet en stein som var så stor at den ikke gikk ut døra, men måtte tas ut samme veg den kom inn.

Vel, vel, ikke akkurat heldige og glamorøse historier, men allikevel ting som vil bli husket av de som var med. Til tross for slike hendelser har vi en stab av dyktige og reale folk rundt på anleggene, og som det er virkelig givende og moro å reise rundt å snakke med. De fortjener den ros de kan få, for som Hjalmar Hvål avslutter vår prat med, en blir aldri for gammel til å sette pris på ros, og forteller om en dag mens han holdt på med en forstøtningsmur sammen med Jacob Odberg, Hans Søndreng, Jan Søndreng og Harald Odberg ved Gåserød, og tidligere vegsjef Torp kom kjørende.

Han stoppet for en prat, gikk rundt og kikket på arbeidet før han bemerket, «Det var modig pent arbeide, gutter». Det var moro avslutter Hjalmar Hvål.

HØST ER . . .

Forts. fra side 13

lys, – slik at informasjonen vi får fra trafikkbildet og vegomgivelsene er svekket ved kjøring i mørket. Vi ser blant annet ikke like skarpt som om dagen, og går dermed glipp av mange detaljer som er viktige for kjøringen. Øyet får dessuten nedsatt kontraømfintlighet slik at evnen til å skille flater med forskjellig belysning svekkes. Dette gir seg utslag i at bilføreren under mørkekjøring har vanskeligere for å skjeldne gående eller hindringer fra bakgrunnen. Videre får øyet nedsatt fargesyn og vil utenfor billyset bare kunne skille mellom gråtoner.

Bilisten bør også være oppmerksom på at øyet trenger tid til å venne seg til mørket. Det kan gå flere minutter før mørkesynet fungerer helt tilfredsstillende. Dette er det viktig å huske på når man f.eks. kommer fra et opplyst hus for å sette seg i bilen og kjøre i høst- og vinterrushet, eller kjører inn i en tunnel. Dessuten blir øyet ved kjøring i mørket mye mer blendet enn i dagslys.



**I MØRKETIDEN
SE OG BLI SETT
BRUK REFLEKS**

Store ulykkes- reduksjoner ved signalregulering av kryss

En undersøkelse av i alt 16 lyskryss i Vestfold har vist at antall politiregistrerte ulykker er redusert med vel 50% etter at kryssene er blitt signalregulert. Kryssene som er med i undersøkelsen er spredd over hele fylket. Når vi vet at en gjennomsnittlig personskadeulykke pr. år koster ca. 350.000 kroner og en signalregulering av et kryss koster 300.000–500.000 kroner, er det klart at «investeringen» i lyskryss blir hurtig inntjent.

I Vestfold har vi nå i drift til sammen 29 lyskryss, og 2 til vil komme i gang i løpet av året. Det er etableringen av lyskryss i Kjellekrysset og i krysset Jernbanegaten/Halvdan Wilhelmsens Allé i Tønsberg.



VEGCUPEN 1982

av Stein Linnestad



Foran fra venstre: Per Vaadal, Reidar Jørgensen, Erik Duvholt, Tore Kaurin, Henning Røed.

Bak fra venstre: Einar Hansen, Øystein Ludvigsen, Geir M. Bø, Stein Linndal, Gunnar Arnesen, Nils A. Rasmussen, Harald Børre, Tore Jacobsen, Steinar Aspen og Olav Lervik.

Etter en klar seier i Drammen med 4-0 over Buskerud vegkontor, reiste vi til Steinkjer med store forhåpninger om å gjøre det godt i årets turnering.

Forhåpningene ble ikke mindre under trekningen på fredag kveld, vi kom nemlig i pulje med de lagene vi hadde i fjorårets turnering – Nordland og Sogn og Fjordane.

Som alle sikkert husker kom vi til finalen i Molde etter 1-0 seier over

Sogn og 3-1 seier over Nordland. Dette blir rene plankekjøringen, tenkte vi, men der tok vi feil. Nordland var et annet og bedre lag enn det vi møtte i Molde og slo oss klart 2-0. Finaleplassen var dermed sikret, da Nordland i gruppens første kamp slo Sogn 1-0. I gruppens siste kamp ble vi slått av Sogn og Fjordane med 1-0.

Kampen om finaleplassen i den andre gruppen ble ganske jevn. Fjorå-

rets vinner Nord-Trøndelag var først ute mot Østfold og spilte 1-1. Den neste kampen var et rent Trønderoppgjør mellom Nord- og Sør-Trøndelag. Her ble resultatet 0-0. Dermed ville den siste kampen bli avgjørende, det laget som vant her ville komme til finalen. Det sto lenge 1-1 mellom Østfold og Sør-Trøndelag, men mot slutten av siste omgang klarte Østfold å lage mål og dermed var Østfold klar for finalen mot Nordland.

Finalekampen ble spilt på hovedbanen til Steinkjer (Guldbergaunet). Nordland viste seg å være det beste laget og vant tilslutt 2-0 etter 0-0 ved pause.

Neste års vegcuparrangør blir Vegdirektoratet.

Trafikkulykker og avkjørsler

I et større norsk forskningsprosjekt er det konstatert en nær sammenheng mellom ulykkesfrekvensen og aktivitetsnivået langs en veg. Ulykkesfrekvensen øker med økende avkjørselsantall. Økt aktivitetsnivå i avkjørslene (f.eks. flere boliger knyttet til hver avkjørsel) førte også til høyere ulykkesfrekvens. Det er imidlertid sikkerhetsmessig gunstigere å anlegge fellesavkjørsler framfor enkeltavkjørsler. Undersøkelsen tyder også på at nye avkjørsler bør plasseres i områder hvor det allerede er tett mellom avkjørslene framfor å plassere dem på strekninger hvor det er stor avstand mellom avkjørslene. Avkjørselssanering er derfor fremdeles et viktig tiltak i kampen mot trafikkulykkene.

Bruk lys – RIKTIG!

MØT IKKE

MEDTRAFIKANTER

SLIK:



MEN SLIK:



BRUK NÆRLYS

Bruk bil- beltet

VERNELEDERENS SPALTE



NY BRAKKESTANDARD I VEGVESENET

Vi har nå tatt i bruk de seks nye brakke-
ene som er kjøpt inn etter brakkeut-
valgets innstilling. Det er Bever-
hus A/S som er leverandør.

Disse brakkene tilfredsstillter også
avtalen om brakkestandarder mellom
Arbeidsmannsforbundet og Vegdirek-
toratet. De nye brakkene er godt ut-
styrt med eget toalettrom, garderobe-
skaper, vaskemulighet med kaldt og
varmt vann, kjøleskap og propan ko-
kebluss. Oppvarming av brakken og

vannet kan skje alternativt med elek-
trisitet eller propan.

Når det gjelder renholdet av brakke-
ne må vi alle være interessert i at dette
blir gjort da vi har tro på at dette også
har innvirkning på arbeidsmiljøet. For
å bedre dette er det veldig viktig at det
når blir innarbeidet rutiner for renhol-
det. Jeg tenker da spesielt på vedlike-
holdsdriften som skal utføre dette selv.
Renholdet skal skje etter behov, men
minst en gang i uken. Hvis det ikke er

De nye brakkene er levert av Beverhus A/S.





Arbeidslaget til Georg Uhlmann har i en tid hatt en av de nye brakkene. De er svært godt fornøyd med brakkestandarden.

en person som har ansvaret for renholdet, så må dette fordeles mellom de som bruker brakken slik at dette blir en like naturlig arbeidsoppgave som andre oppgaver vi utfører. Det er arbeidsledelsen som skal påse at renholdet blir utført.

Jeg håper at alle ser positivt på

dette og gjør sitt beste for å holde de nye brakkene rene og ryddige.

Det er tale om å bytte ut til sammen 18–20 spise/hvilebrakker. Utsiftingen vil foregå så raskt som de økonomiske midler tilsier, og vi antar at i løpet av 2–3 år skal alle de nye brakkene være på plass.

HUSK BILBELTET

HVOR ER DETTE?



Vår lille fotostafett går videre. Bildet i forrige nummer var ganske riktig fra Stavern, og den heldige vinner ble Hans Thv. Kittelsen. Vi gratulerer!

Nå er vi i gang igjen, og kanskje med et noe vanskeligere sted. Brua er ikke av våre største, men ganske sær-

preget. Vi kan vel gå så langt som å si at det er ei riksvegbru, men noe lenger går vi heller ikke.

Send inn svaret til vegkontoret v/Jan Haugerod innen 1. desember. Merk konvolutten med «Hvor er dette?»



Oddvar Folkestad på Vestfoldbesøk

Holmestrandsanlegget i radioen

av Jan Haugerød

E-18 anlegget i Holmestrand, som er en av de store flaskehalsene i landet, har hatt besøk av Oddvar Folkestad i NRK. Det er planer om en reportasje i radioen.

Fra vår side deltok vegsjef Leppe-rød, avd.ing. Akerholt og avd.ing. Garnes Johnsen. Folkestad fikk både orientering og omvisning på anlegget. En del av tunnelen ble prøvekjørt og resten prøvegått og deretter fant vi en fin plass over tunnelåpningen i nord med

utsikt over dagsonen i nord og Holmestrandsfjorden med nordre del av byen. Her fant Folkestad fram sin båndopptaker og det ble foretatt intervjuer med både vegsjefen og anleggslederne.

Programmet om E-18 anlegget i Holmestrand vil komme i radioen fredag 5. november kl. 20.25, så da får alle interesserte anledning til å høre et program fra en av våre egne arbeidsplasser.

Fint plassert over tunnelåpningen i nord foretok Oddvar Folkestad nødvendige intervjuer for å lage radioprogram om E-18 anlegget gjennom Holmestrand.



OVERSIKT OVER LOKALE/REGIONALE/SENTRALE OG EKSTERNE OPPLÆRINGSTILTAK 1. HALVÅR 1982

LOKALE/REGIONALE OPPLÆRINGSTILTAK

<i>Kurs/konferanse</i>	<i>Sted</i>	<i>Ant. dager</i>	<i>Ant. delt.</i>
Regionalt kurs om sprengningstenikk, videreføring	Larkollen	2	6 fra oss
Lokalt kurs om evaluering av førerprøven	Tønsberg	1	8 fra oss
Saksbehandleropplæring 1981-82	Larvik	5 dager i 82 (5 dager i 81)	7 fra oss
Konferanse om teknisk kvalitetskontroll	Tønsberg	1	40
Kontroll av tunge kjøretøy	Larvik	2	16
Trafikkurs for representanter fra skolen/biltilsynet	NAF øvingsbane Hof	1	6 fra oss
Regional dekkekonferanse	Ås	2	5 fra oss
Regional personalkonferanse	Vrådal	2	4 fra oss
Kurs i normalene vegbygging Del 2	Tønsberg	2	22
VHF radiosamband	Haukeliseter	2	1 fra oss
I alt 10 kurs		20 dager	115 delt.

En oversikt over maskinsentralens kurs vil bli gitt i neste utgave av Vestfolder'n.

OVERSIKT OVER KURSVIRKSOMHET 2. HALVÅR 1982 LOKALT/REGIONALT

<i>Kurs/konferanse</i>	<i>Sted</i>	<i>Ant. dager</i>	<i>Ant. delt.</i>
Forvaltningsloven/off. loven	Tønsberg	1	50
Opplæring av eget personell biltilsynet – motorsykkel	Tønsberg	5 dg (à 3 t)	7

Regional regnskapskonf.	Gol	3	6
Saksbehandleropplæring	Larvik	5	7
Kurs i kontroll av personbiler, MC og mopeder	Tønsberg	1	7
Kurs i kontroll av busser	Horten	1	7
Seminar bilføreropplæring/valg fagtrafikkunnskap videreg. skole	Sandefjord	1/2	6 fra oss
Arbeidsmiljøopplæring for verneombud	Larvik	2	16
Regionalt kurs for egne forelesere	Larvik	3	12 fra oss
Vegutforming (geometrisk)	Tønsberg	2	10
Opplæring eget driftspersonell/biltilsynet sertifikat kl. C–D	Tønsberg	5 (?)	6
Seminar om trafiksikkerhet	Sandefjord	2	4/6 fra oss
I alt 12 arrangementer		ca. 30 dager	ca. 139 delt

OVERSIKT OVER DELTAKELSE VED *SENTRALE* KURS/KONFERANSER 1. HALVÅR 1982

<i>Kurs/konferanse</i>	<i>Sted</i>	<i>Ant. dager</i>	<i>Ant. delt.</i>
Hospitering Veglab. om asfalt/betong	Oslo	5	1
Hospitering Veglab. om asfalt/bærelag	Oslo	5	1
Hospitering Veglab. om asfalt	Oslo	3	2
Driftssjefkonferanse	Sokna	2	1
Konf. for ledere av regnskapsseksjonene	Hamar	2	1
Konferanse om erfaringer ved bruk av isotopmåler	Ås	1	1

Teknisk kurs del 1 for biltils.	Hamar	5	1
Kurs i vegbelysning	Grimstad	3	2
Konferanse for ledere av grunnervervseksjonene	Trondheim	2	2
Vegsjefmøtet 1982	Oslo	4	1
Seminar om resultatrettet ledelse	Kongsberg	3	8
Bedriftsredaktørkurs	Haugesund	3	1
Kurs om trafikkreg. m/ skilt	Hamar	3	1
Konf. for juridiske saksbehandlere	Kristiansand	3	1
Kurs for saksbehandlere om dispensasjonsbestemmelser for spesialkjøretøyer	Hamar	3	1
Maskinlederkonferanse	Tønsberg	3	1
Informasjonsmøte i Vegdirekt. om VHF radiosamband	Oslo	2	1
FTU-seminar (trafikksikkerhetsutvalg)	Hønefoss	2	2
Administrasjonssjefkonferanser	Asker	3	1
I alt 20 arrangementer		61 dager	33 delt.

OVERSIKT OVER EKSTERN KURSDELTAKELSE – 1. HALVÅR 1982

<i>Kurs/konferanse</i>	<i>Sted</i>	<i>Ant. dager</i>	<i>Ant. delt.</i>
Vegbygging under øk. ressursknapphet	Trondheim	3	1
Tilleggskurs i landmåling	Gjøvik	4 mnd.	1
Kurs om lønnsregulativets fellesbestemmelser	Nesbyen	3	1
Overvannsteknologi	Lillehammer	2	1
Miniseminar om vegsikring	Tønsberg	1	9

NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

009 – RUNDSKRIV

Oversikt over gjeldende rundskriv fra Vegdirektoratet
8. utgave – Veiledning. 186 s.

I denne utgave av rundskrivoversikten har vi tatt med gjeldende rundskriv fram til 1. juni 1982. (t.o.m. nr. 42/82). 148 rundskriv er gjort ugyldige siden forrige oversikt.

056 – DRIFTSREGNSKAP – DRIFTSSTATISTIKK Vegdata

Med denne oversikten kan vegkontorene bl.a. foreta regnskapsmessige sammenligninger med landsgjennomsnittet. Den presenterer regnskaps- og driftsresultatene på en grei måte, og får fram endringer i fordelinger på kostnadsarter og på kostnadsprosesser fra år til år, og viser fordelingen på entreprenørdrift og egen drift.

059 – DRIFTSSTATISTIKK FOR EGENMASKINER Vegdata. 158 s.

Publikasjonen omfatter to deler. Den første delen gjengir avsnittet om inntekter, kostnader og driftsresultat for egenmaskiner og om utnyttelsen av egenmaskiner i «Driftsregnskap og driftsstatistikk» (Håndbok –056). Den ande delen er et tabellavsnitt med videre utdyping av opplysningene om inntekter, kostnader og driftsresultat for egenmaskiner og om utnyttelsen av egenmaskiner. Dessuten er det tabeller med opplysninger om aldersfordelingen av maskinparken. Lånte maskiner er ikke med i statistikken.

083 – PERSONALSTATISTIKK Vegdata. 118 s.

Håndboken inneholder foruten en hovedoversikt over den totale sysselsettingen i vegvesenet 1976–1981, egne kapitler for sysselsettingen i administrasjon og oppsyn og sysselsettingen i vegarbeidsdriften. I disse kapitler gis stillings- og aldersfordeling av arbeidstakerne i de enkelte fylker. Lønn, yrkesskade og fravær i vegarbeidsdriften er omtalt i separate kapitler. Videre er gitt en oversikt over fraværet i Vegdirektoratet.

061 – VEG- OG KJØRETØY- STATISTIKK Vegdata. 128 s.

Dette er en samlet oversikt over endel av den statistikk som årlig innhentes av etaten om vegnettet, kjøretøyer, veg- og ferjetrafikk. Biltilsynets virksomhet, vegvesenets arbeidskraft, drift, bevilgning og regnskap. Det er gjort et utvalg etter det som det erfaringsmessig spørres mest etter, og det som antas å være av generell interesse.

Publikasjonen erstatter ikke de enkelte spesialstatistikker og spesialoppgaver som utgis av Vegdirektoratet. Det utgis egne oppgaver for kjøretøybestand, trafikktegninger, ferjedrift, lønninger, yrkesskader og regnskapsresultater. – Årlig utgave.

Nærmere opplysninger om håndbøkene kan fåes ved henvendelse til Wenche Linnom på vegkontoret.

Bedriftsidretts- laget «Vega» — treningstider

Det er for tiden aktivitet i følgende idrettsgrener:

Fotball, håndball, friidrett, ski, trim, skyting og sykkel.

I vinterhalvåret er det trimtrening for herrer på Presterød ungdomsskole kl. 16.00–17.00 på mandager.

I vinterhalvåret 1982/83 er det desuten fotballtrening i Messehall A tirsdager kl. 16.00–17.00.

Hver høst er det idrettsmerkeprøver på Tønsberg stadion. Tidspunktet er mandager i tiden kl. 16.00 – 20.00.

Personallytt

50 ÅR

Magne Hagejordet, 21. desember

60 ÅR

Arvid Olufsen, 12. desember

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

VI ØNSKER
VELKOMMEN

Kjerstin Runå, vegkontoret
Kjersti E. Hvaal, vegkontoret
Jo Mathisen, biltils., Tønsberg

**Slagordet alle
støtter:
Vernesko på
alle føtter!**



Stoff til neste nummer av
VESTFOLDER'N
må sendes redaksjonen innen
20. november 1982.

NYTENKING ETTERLYS

