

---

# VEST- FOLDER'N

---

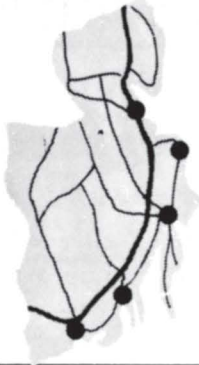
Nr. 3

1983

---



*Gratulerer Holmestrand!*



# VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 3 – JUNI

9. ÅRGANG

**Redaktører:**

Jan Haugerød  
Per Härter  
Tore Kavli

**Redaksjonsråd:**

Arne E. Dahl  
Ørnulf Johannessen  
May Flakstad  
Olav E. Krogstad  
Haakon Møyland

**Redaksjonens adresse:**

Vegsjefen i Vestfold  
Postboks 323  
3101 TØNSBERG

**Opplag:**

1050 eksemplarer

**Sats og trykk:**

CICERO GRAFISK a.s, Tønsberg

**I N N H O L D**

Bærsalg langs vegen nok en gang . . . . .	3
Vega-auksjon i Holmestrand . . . . .	4
Åpen dag i Hólmestrandtunnelen . . . . .	6
Ungdomsskoleelever hos Biltilsynet . . . . .	8
Fylkesvegulykker viser en kraftig økning 1. kvartal 1983 . . . . .	9
60 % av drepte bil- og motorsyklister brakte ikke beskyttelse . . . . .	9
«Autosys» innført i biltilsynet . . . . .	10
Radioens P-2 på Holmestrandbesøk . . . . .	11
E-18 gjennom midt fylket . . . . .	12
Driftsfolk på kontorbesøk . . . . .	14
Opplæring 1983 . . . . .	15
Plan for lokal/regional/ekstern opplæring . . . . .	15
«En gledens dag» for Holmestrand . . . . .	16
Data om E-18 anlegget . . . . .	18
Kjempeplask i Vrengensundet . . . . .	20
Transport av farlig gods . . . . .	22
Standardisert kjøreprøve . . . . .	24
Pensjonistturen 1983 . . . . .	27
Personaltytt . . . . .	31
Handlingsprogram i Vestfold . . . . .	32

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

# Bærsalg langs vegene nok en gang

*Vi går mot sommer og ferietid, og tiden er inne da bærselgere dukker opp på de mest utenkelige stedene langs våre sterkt trafikerte gjennomgangsveger. Dette har vært en hodepine for oss i mange år, og det er uten tvil klart at denne virksomheten skaper trafikkfarlige situasjoner.*

*I år er det for første gang bestemt at man skal slå ned på denne formen for innblanding i trafikkforholdene. Vi har nå gått ut med annonse og melding til pressen om at det er forbudt å selge bær, frukt og grønnsaaker langs E-18 gjennom fylket. Vi har også sagt at det vil bli reagert overfor salg langs andre veger på steder hvor virksomheten representerer en spesiell fare.*

*Dette er klar tale, og forbudet vil bli fulgt opp av våre folk i vedlikeholdsdriften og av politiet. Folk som forsøker seg med salgsvirksomhet fra vegkanten eller fra en av våre rasteplasser vil bli vist bort. Hvis dette pålegget ikke blir fulgt, vil forholdet bli anmeldt. Vegvesenet ønsker i år at vår viktigste gjennomfartsveg skal være mest mulig trafikk-sikker også i den tiden av året hvor trafikkbelastningen er størst. Det er en god oppfølging av intensjonene i trafikk-sikkerhetsåret.*

*Vi håper også at trafikantene vil hjelpe oss i denne saken ved ikke å stoppe opp for å handle bær eller frukt der hvor bærselger måtte dukke opp. Vi ønsker alle, både egne ansatte og trafikanter for øvrig, en god og trafikk-sikker sommer uten bærsalg langs vegene våre.*

*Jan Haugerød*

# Vega-auksjon i Holmestrand

*Tekst og foto: Jan Haugerød*

**Med Tore Kaurin som auksjonarius arrangerte Vega auksjon over en del gammelt inventar etter hordalendingene i Sykehusveien 11 i Holmestrand. Mange kjøpelystne vegfolk hadde møtt fram, og stemningen var på topp. Noen gjorde et godt kjøp, og andre måtte betale noe mer for det de kunne ta med seg hjem.**

Bedriftsidrettslaget fikk dette inventaret, da det var regnet med at de påregnelige inntektene ved ordinært salg ikke ville dekke avhendingskostnadene. Vega fant ut at en auksjon ville være den beste måten å få omsatt inventaret på. Det var viktig å finne en gunstig dag for auksjonen, og Vega fant ut at dagen etter lønningsdagen måtte være bra. Onsdag 13. april ble fastsatt som auksjonsdag, og invitasjonen gikk ut til samtlige av Vegas medlemmer.

Da auksjonen startet, var det gamle sykehuset fylt til siste ståplass av kjøpelystne mennesker. Tor Kaurin ledet auksjonen som kyndig og rutinert auksjonarius, mens Rolf Mathisen passet på at inntektene havnet der de skulle. Øystein Ludvigsen var materialforvalter og passet på at det ikke ble auksjonert bort noe som allerede var solgt. Denne trioen må ta æren for en vellykket auksjon, og inntekten var et kjærkomment bidrag til Vegas økonomi.



*Var dette et godt kjøp da, Nordbakk?*





*Tore Kaurin ledet auksjonen med kyndig hånd. Rolf Mathisen til venstre var regnskapfører, og Øystein Ludvigsen noterte etter hvert som inventaret ble solgt unna.*

*Det gamle sykehuset i Holmestrand var fylt til siste plass under auksjonen onsdag 13. april.*



# Åpen dag i HOLMESTRANDTUNNELEN

*Tekst og foto: Jan Haugerød*

Lørdagen før lørdagen fikk lokalbefolkningen i Holmestrand og andre interesserte anledning til å se nærmere på tunnelen. For første og forhåpentligvis siste gang fikk publikum anledning til å gå gjennom tunnelen.

At dette tiltaket var positivt og god PR for vegvesenet var sikkert og visst. Flere tusen mennesker benyttet anled-

ningen i løpet av dagen til å se nærmere på dette storslåtte hullet i Holmestrandsfjellet.

Flere av vegvesenets folk med anleggsleder Aksel Akerholt i spissen stilte opp i orange kjeledress og delte ut informasjonsmateriell og svarte på spørsmål.

*Det var jevn tilstrømming av folk i tunnelen helt fra kl. 10 til 15 lørdag 7. mai. Vegvesenets tiltak med åpen dag for publikum kan trygt sies å ha vært en suksess.*





Lokalradioen var selvsagt også til stede. Her intervjuer Sverre E. Mortensen Marit Eriksen og Magnhild Hansen. I bakgrunnen anleggsleder Aksel Akerholt.



# UNGDOMSSKOLEELEVER HOS BILTILSYNET

*Tekst og foto: Per Härter*

Biltilsynet og fylkets ungdomsskoler har inngått et samarbeid der elevene med valgfag «moped», får anledning til et besøk på en av biltilsynets stasjoner. Dette er et ledd i en større pedagogisk sammenheng der elevenes trafikkkunnskap systematisk bygges opp. Besøkene hos biltilsynet gir ungdommen mulighet til å treffe «disse offisielle menn i sine blå uniformer» på en hyggeligere og mer uformell måte enn i en kontrollsituasjon på vegen. Det er jo langt i fra ukjent at mange ungdommer «mekker», som det heter i dag, og prøver seg enten med egen

eller lånt og trimmet moped på vegene før de har fylt de nødvendige 16 år. Dette er langt i fra noen ønskelig situasjon for noen parter. Aller minst for de ungdommene som blir stoppet, vil jeg tro.

Vel, vel, vi fant ut at dette var noe for oss i Vestfolder'n og la i april i år vegen innom biltilsynet i Larvik der 15. elever fra 9. klasse ved Hedrum ungdomsskole var på besøk.

Med sin lærer Olav Kleppaker i spissen ble elevene mottatt av stasjonssjef Olav Aas i kontrollhallen før avd.ing. Martin Visnes slapp til med



*Elevene fra Hedrum ungdomsskole samlet i kontrollhallen i Larvik.*



informasjon om i hvilken teknisk stand mopeden skal være.

Ikke er det lov å demontere innmaten i lydputta og det er klart forbud mot å trimme motoren og å montere ekstra sittepute.

Med tanken på gli tilbake til egne ungdomsår, kan en fristes til å spørre om det er noe igjen av morroa med alle forbud og regler hengende over hodet. Å jada, vi er heldigvis realister nok noen og enhver til å innrømme og innse riktigheten av slike regler. Fratatt alle illusjoner om å trimme mopeden «dønn på topp» ble elevene delt i to grupper.

Den ene gruppa ble med konsulent Frank Røed som ga «guttane» informasjon om ut og innlevering av skilter og rutiner ellers ved kontoret som berører «kundene».

Den andre gruppa som vi fulgte tok avd.ing. Olav Krogstad seg av. Gruppa fikk bl.a. et spørreskjema med utdrag av noen spørsmål som en som skal opp til førerprøve må besvare. Til

undertegnedes overraskelse, tåpelig men sant, viste elevene stor sikkerhet og kunnskap om emnet. Jeg var selv på gyngende grunn ved et par av spørsmålene. Da Krogstad satte deres sikkerhet på prøve ved å være noe tvilende til svaret besto elevene denne prøve med glans. Spørsmålene gikk på dette med bremses, veggrep, dekkmønster og aktuelle situasjoner i trafikken. Som sagt, elevene taklet dette elegant og det var tydelig at de hadde fått god teoretisk bakgrunn med seg fra skolebenken.

Et godt råd tilslutt når dere skal avlegge førerprøven så møt godt forberedt. Det gjør det så mye lettere for dere selv var Krogstads hilsen til elevene før han takket for besøket og ønsket elevene velkommen igjen.

Et godt tiltak som på sikt vil bringe frukter og er et fint tilbud til skolens holdningsdannende arbeide med trafikksikkerhet, svarte Olav Kleppaker på spørsmål fra undertegnede om hvordan skolen så på disse besøkene.

---

## **Fylkesvegulykkene viser en kraftig økning 1. kvartal 1983**

Mens personskadeulykkene på riksevegnettet viser en jevn tilbakegang, har ulykkestallene for fylkesvegene vist en kraftig økning de 3 første månedene sammenlignet med tilsvarende periode i fjor. For første kvartal 1983 har vi registrert 23 personskadeulykker på fylkesvegene, mens det i fjor var 13. Ulykkene på de kommunale vegene har ikke endret seg særlig i forhold til de siste 2 årene.

## **60 % av drepte bil- og motersyklister brukte ikke beskyttelse**

En undersøkelse utført av vegkontoret har vist at hele 60 % av de drepte motorsykle/moped- og bilførere ikke brukte bilbelte eller hjelm. Undersøkelsen omfatter årene 1978–1981. Hvis vi i tillegg tar med skadegruppene «meget alvorlig» og «alvorlig skadet» framkommer det at hele 70 % av disse ikke benyttet bilbelte eller hjelm. Det er således grunn til å minne om at det er påbudt for bilførere å bruke bilbelte. Motorsykel/mopedførere skal bruke hjelm.

# «Autosys» innført i biltilsynet

av Tore Kavli

Innføringen av «Autosys» i biltilsynet er kommet godt i gang. I Vestfold er det innført ved to stasjoner. I Horten ble det innstallert 14. april og i Tønsberg 28. april.

Anlegget består ved hver stasjon av et antall dataskjermer, hvorav en master d.v.s hovedskjerm. I Horten og Tønsberg er det 4 skjermer ved hver stasjon.

«Autosys» brukes foreløpig til å skaffe data om førerkort og motorkjøretøyer. For førerkortdata kan det søkes



på navn eller personnummer. For kjøretøydataba kan det søkes på kjennermerke eller eier. Det kan begrenses innen et fylke eller innen et distrikt.

Bortsett fra div. innkjøringsproblemer er personalet ved stasjonen godt fornøyd med «Autosys».

*Grete Andreassen betjener her en av terminalene.*



# RADIOENS P2 PÅ HOLMESTRANDBESØK

*Tekst og foto: Jan Haugerød*

**Fredag 13. mai kunne alle P2-lyttere høre siste nytt om Holmestrandtunnelen og veganlegget gjennom byen. I direkte sending fra nordre tunnelmunning ledet Vidar Lønn Arnesen med kyndig hånd programmet. God hjelp hadde han av Else Marie Høst og lokalradioens Sverre E. Mortensen, samt flere teknikere og en masse avansert elektronisk utstyr.**

Midt opp i alt dette var også vegvesenets representant som selvfølgelig måtte være vegsjef Johan Lepperød. Han var i ilden både innledningsvis i programmet med orientering om anlegget, og avslutningsvis med en redegjørelse om de videre utbyggingsplanene for E-18 gjennom Vestfold.

Programmet inneholdt også mye

musikk og underholdning. Her fikk lokale krefter fra Holmestrand en fin sjanse til å prøve seg som radioartister.

Radio-opptak er ikke dagligdags kost for de fleste av oss, og i særdeleshet et direkte program på 50 minutter krever en stor grad av presisjon. Det var beundringsverdig å se hvor fint alle deltakerne greide seg i virvaret av ledninger, mikrofoner og teknikkere som løp rundt omkring. Hele programmet gikk også ut på store høytlalere på stedet samtidig som det ble sendt i radioen, så det publikum som hadde møtt fram for å bistå med applaus i det sure været fikk full valuta for besøket.

Det er grunn til å takke radioen for fin PR for vegvesenet, og P2 markerte seg nok en gang som den virkelige vegtrafikk-kanalen i norsk radio.

*Dampradioen er på lufta direkte fra Holmestrandtunnelen. Her er vår vegsjef, Johan Lepperød sammen med programleder Vidar Lønn Arnesen og Else Marie Høst.*





*E-18 gjennom midt fylket:*

# Rask behandling i sentrale organer

*av Jan Haugerød*

**Mandag 25. april kom Stortingets Samferdselskomite på Vestfold-besøk for å se nærmere på de forskjellige alternativene for ny E-18 gjennom midt fylket. Under en måned senere fattet Stortinget sitt vedtak i saken. Det kan trygt kalles rask saksbehandling, men så har da også E-18 saken gjennom midt fylket**



*Lokalbefolkningen var klar over at Samferdselskomiteen var i området, og hadde benyttet anledningen til å vise sine egne synspunkter på E-18 saken.*







*Komiteemedlemmene går ombord i et av forsvarets helikopter for å se nærmere på E-18 alternativene fra luften.*

### **hatt en særdeles lang lokal behandling tidligere.**

Samferdselskomiteen kom i buss og benyttet dagen til å kjøre rundt i de områdene som var aktuelle steder for å føre fram den nye vegen. Her ble de også møtt av lokalbefolkningen som hadde sine synspunkter klare, bl.a. i klartekst på store plakater.

Etter å ha sett fylket fra bakken ble Samferdselskomiteen tatt med til Torp flyplass hvor ett av forsvarets helikopter ventet. Komiteen fikk deretter et luftig overblikk over de forskjellige vegalternativene.

Vestfoldbesøket og befaringen ga Stortingets Samferdselskomite et godt grunnlag og arbeide videre på, og komiteinnstillingen lå klar så raskt at Stortinget kunne ta saken opp til behandling 24. mai.

Stortingets tale var klar. Med 86 mot 34 stemmer vedtok Stortinget at den nye E-18 på strekningen Klinestad gjennom Stokke og forbi Sem skal bygges ut etter midtre linje. Det betyr at den nye vegen kommer vest for Semsbyen og Fevang. I sin vurdering har Stortinget lagt vekt på mulighetene for etappevis utbygging, og for å prioritere de parsellene der sikkerhets- og miljøproblemene er størst.

Nøyaktig plassering og utforming av vegen legges vil bli avklart under den videre detaljplanlegging. Denne vil foregå i et nært samarbeid mellom vegvesenet og de berørte parter. Kommunene, landbruksmyndighetene og fornminnemyndighetene vil være særlig viktige samarbeidspartnere.

Vestfolden vil senere komme tilbake med mer stoff om E-18 gjennom midtfylket.

# Driftsfolk på kontorbesøk

av Jan Haugerød

En av de siste dagene i april var en pulje på 9 ansatte i driften på besøk ved vegkontoret. Driftsfolkene fikk hilse på en rekke av vegkontorets ansatte, og fikk se noe av det de forskjellige avdelingene inne på kontoret hadde å vise fram.

Denne besøksrunden er et ledd i å skape bedre kontakt mellom de ansatte inne på kontoret og de ute i driften. Denne første gangen var det 9 driftsfolk som fikk sjansen til å besøke vegkontoret. Senere vil det bli gjennomført flere lignende tiltak.

En halv arbeidsdag var avsatt til besøket, og det viste seg at dette var i minste laget. Etter en kopp kaffe og noe å bite i, ble det gitt en orientering om vegkontoret og hvor de forskjellige avdelingene var plassert i huset. Det var Mona Karlsen som tok seg av dette.

Deretter orienterte Eva Borge om forskjellige personalsaker, og denne gangen var overgangen til pensjonisttilværelsen viet stor oppmerksomhet.

Besøket ble avsluttet med en tur rundt på vegkontoret. Driftsfolkene ble

*Forts. side 26*

*Vegkontorets konferanserom var samlingsstedet da første pulje av driftsfolk besøkte kontoret for en tid siden.*



# OPPLÆRING 1983

av Anne Hov

I forrige nummer av Vestfolder'n sa vi litt om bevilgningen og fordelingen av midler til opplæringsvirksomheten. Denne gang tar vi med programmet for innværende år.

Som tidligere nevnt har vi lokale, regionale, eksterne og sentrale kurstilbud. LOKALT = egneproduserte kurs, REGIONALT = kurs vi har laget i samarbeid med ett eller fler andre fylker, EKSTERNT = kurs arrangert av andre enn vegvesenet, SENTRALT = kurs hvor Vegdirektoratet står som arrangør.

Framgangsmåten ved påmelding er noe forskjellige for disse opplæringstilbudene. Lokale/regionale kurstilbud blir kunngjort for den gruppe ansatte opplæringen er myntet på. Disse må

etter eget initiativ melde seg på. Eksterne kurstilbud kommer gjerne i kataloger eller oppslag, og interesserte må søke om opptak. De sentrale tilbudene er som oftest rettet til 1 eller 2 personer pr. kurs i hvert fylke, med emner på kurset som er spesielt rettet mot vedkommendes arbeidsfelt. Deltakeren blir så tatt ut i samråd med avdelingsleder.

For å få mest mulig ut av de relativt små midlene som er avsatt til opplæring har vi lagt oss på en nøktern linje ved lokale kurs. Ønsker og behov for opplæring er langt større enn midlene vi får bevilget, slik at vi må gjøre det vi kan for å få plass på budsjettet til flest mulig av våre opplæringstiltak.

## Plan for lokal/regional/ekstern opplæring

**Hovedemner:** Arbeidsledelse – Personalforhold – Forvaltning/administrasjon  
Teknikk – Styringsformer – Trafikkteknikk

Kurs/konferansens tittel	Avdeling	Antall deltakere	Antall dager	Gjennomf. uke
<b>ARBEIDSLEDELSE</b>				
Prosjektledelse	Planavd.	1	5	46
Opplæring for oppsynet	Driften	ca. 35	40 (fordelt over flere år)	fra uke 48
Lederopplæring for mellomsikkert	Planavd.	4	4	36 og 39
Brevkurs i ledelse	Alle avd.	9	5 brev	fra uke 36

Forts. side 28

# «EN GLEDENS DAG FOR HOLMESTRAND»

av Tore Kavli

**14. mai 1983 vil bli en merkedag i Holmestrand's historie. Det var den dagen bybildet i Holmestrand ble slik som det ideelt sett skulle være i en liten by.**

Det skjedde mye i Holmestrand denne dagen. Allerede tidlig begynte folk å strømme til byen. Flaggene gikk til topps overalt. Det ble etter hvert folksomt ved nordre tunnelåpning som skulle være arena for selve åpningssermonien.

Kl. 11.00 ble hovedgaten stengt og trafikken dirigert utenom. Dette resulterte i den forhåpentligvis siste trafikkorken i Holmestrand's historie

Kl. 11.30 var det underholdning med Knutsen og Ludvigsen. Disse var for anledningen ikke i tunnelen, men oppe på nordre tunnelåpning. Det ble stor avstand til publikum og kontakten var vel ikke så god som begge parter hadde håpet.

Det offisielle programmet startet kl.

*Det var vegdirektør Eskild Jensen som foretok den offisielle åpningen. Her flankert av vegsjef Johan Lepperød, ordfører Manni Nordlig og Aksel Akerholt.*







*Også dagsrevyen i TV var tilstede.*

13.00 med taler av vegsjef Johan Lepperød, ordfører Manni Nordli og vegdirektør Eskild Jensen. De framhevet alle hvilken stor dag dette var for Holmestrand. Det gode samarbeidet med Hordaland vegkontor ble understreket. Det hadde bidratt til å bygge tunnelen raskt og innenfor de satte kostnadsrammer.

Vegdirektøren skar så til slutt over båndet og erklærte vegen for åpnet.

De første som kjørte gjennom tunnelen var en kortesje med veteranbiler. I disse var de innbudte gjester og Holmestrand's pensjonister.

Trafikken ble så satt på i begge endene. Første bilist i begge retninger fikk overrakt blomster av anleggets oppsynsmann.

*Flere tusen mennesker overvar åpningen av den nye E-18 parsellen.*





Handelstanden bød på boller og «tunnelbrus» i Langgata etter åpningen.

## DATA OM E-18 ANLEGGET

Arbeidene med bygging av ny E-18 gjennom Holmestrand ble startet opp i juni 1980. Sprengningsarbeidene foregikk via et tverrslag midt på tunnelen. Fra dette stedet ble tunnelen drevet i begge retninger. Første salve i tverrslaget gikk 8. oktober 1980. Gjennomslaget i nord skjedde 28. oktober 1981 og i syd var gjennomslaget 13. januar 1982.

Arbeidene har foregått i vegvesenets egen regi med noen oppdrag til private entreprenører. I arbeidet med tunnelen har vi hatt bistand av til sammen 24 drevne tunnelfolk fra vegvesenet i Hordaland.

I løpende kroner vil anlegget koste ca. 100 millioner. Dette er i underkant av

overslaget på 82 mill. i 1979 kroner, som lå til grunn for Stortingsvedtaket. Utgiftene fordeler seg slik:

- ca. 62 millioner til tunnelen
- ca. 38 millioner til dagsonene

På det meste har det vært i gang ca. 50 mann på anlegget. Av dette har 35 vært vegvesenets egne folk, og resten har kommet fra private firmaer.

### DIVERSE DATA OM TUNNELEN

- Total lengde: 1850 m inkludert hvelv i syd og nord.
- Uttatte masser(inkludert tverrslaget): 126.000 m<sup>3</sup> (fast fjell).

Massene er kjørt til lager i Kopstad pukkverk (45.000 m<sup>3</sup>) og resten er gått til oppfylling i sjøen ved Hakan (småbåthavn) og området ved Nordisk Aluminium A/S.

#### TUNNELTVERRSNITT:

- Utsprengt 71 m<sup>2</sup>.
- Ferdig tunnel over vegbanen 53,3 m<sup>2</sup>.

Vegklasse IIb med kjørebanebredde 3,75 m og fri høyde på 4,60 m i kjørekant.

#### Sikring for å hindre nedfall av stein og vannlekkasjer:

- 1035 m med aluminium platehvelv
- 236 m med plast platehvelv
- 338 m med betongutstøping
- 241 m med fjell sikret med bare bolter.

Totalt er det i tunnelen brukt 11.000 stk. bolter med lengde fra 2,4–4,0 m og 6.070 m<sup>2</sup> nettsikring.

Det er valgt betongdekke i tunnelen. Dette er først og fremst gjort av hensyn til framtidige vedlikeholdsutgifter.

#### Ventilasjon, belysning og varslingsanlegg

Totalt kostnader til disse installasjoner er 4 mill. kroner. Dette fordeler seg slik:

- Belysning i tunnel 2,3 mill. kr.
- Vegbelysning for øvrig 0,9 mill. kr.
- Ventilasjon 0,8 mill. kr.

Maksimalt strømforbruk ca. 275 kW.

- Belysning ca. 75 kW
- Ventilasjon 200 kW

#### DIVERSE DATA DAGSONENE:

- Lengde: Dagsone syd 760 m og dagsone nord 740 m.
- Uttatte masser: 130.000 m<sup>3</sup>. Dette omfatter stein og jord samt 15.000 m<sup>3</sup> fjell.

Steinmassene er brukt til utfylling på Hakan og løsmassene er brukt til oppfylling av industritomt på 15 mål ved Dunkebekk og gjenvinning av 15 mål dyrket mark.

#### Sikringstiltak i fjellveggen mot E-18

- Fjellet er blitt grundig rensket og det er satt opp ca. 5.500 m<sup>2</sup> sikringsnett. Videre er det brukt 35 spesialbolter på en lengde av 6 m, og forøvrig er det brukt 300 bolter på en lengde fra 4–6 m. I nord vil det videre bli bygd en jordvoll som skal beplantes med trær og det blir montert fanggjerde.

I syd krysser den nye E-18 under jernbanen. Dette medførte at jernbanetraseen måtte flyttes og i den forbindelse er det blitt bygd ny jernbanebru over E-18. Brua er bygd i betong og togtrafikken ble satt på søndag 7. november 1982.

#### Div. data for jernbanebru:

- Kostnader 6,1 mill. kroner.
- Total lengde 139 m.
- Betongmengde 1.073 m<sup>3</sup>.
- Armering 127 tonn armeringsjern + spennarmering i form av kabler.
- Lengde hovedspenn 46 m.
- Byggetid vel 1 år.

Totalt er jernbanetraseen lagt om i en lengde av ca. 400 m. Vegvesenet har bekostet hele denne omleggingen og det har kostet oss totalt ca. 6,8 mill. kroner inklusiv brukostnadene.



TORSDAG  
27. APRIL

## Kjempeplask i Vrengensundet

*Tekst og foto: Jan Haugerød*

**Torsdag 28. april kl. 18 gikk det første av hovedtårnene på den gamle Vrengen bru i sjøen. Det var over 1 måned tidligere enn opprinnelig beregnet. Fra nesten 30 meters høyde gikk tårnet på 220 tonn i sjøen nøyaktig som planlagt.**

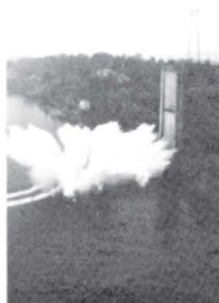
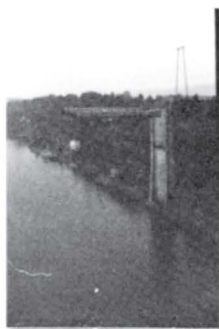
Tårnet på Tjømesiden gikk i vannet dagen etter. Også denne gangen gikk operasjonen uten problemer, og entreprenøren Alfr. Andersen fra Larvik kan med dette si seg ferdig med den vanskeligste delen av rivingsarbeidene.

Et ærverdig gammelt byggverk og et landemerke i distriktet er nå borte for alltid.

*Fotomontasjen viser et av hovedtårnernes fall mot sitt siste hvilested på havbunnen.*









I den forbindelse har Vegdirektoratet utgitt en håndbok – Farlig Gods På Veg. – Dette er en samling av gjeldende lover og regler med unntak av nasjonale regler. De sistnevnte er underlagt regelverk utgitt av Sprengstoffinspeksjonen. Nytt er det også at de som skal føre kjøretøy med farlig gods internasjonalt, skal ha «ADR-sertifikat». Dette er et kompetansebevis som tilkjenner at føreren har gjennomgått opplæring og tilegnet seg bakgrunnsstoff for å frakte farlig gods.

For å følge opp bestemmelsen for transport av farlig gods, har Vegdirektoratet i brev til Biltilsynet anmodet om strengere kontroll av denne virksomheten.

Med bakgrunn i dette har Biltilsynet i Vestfold – for øvrig som det første fylket i landet – planlagt kurs for samtlige av kontrollpersonalet. Kurset vil bli avviklet etter et kurs som Vegdirektoratet skal avvikle i Tøns-

berg-distriktet 1. juni. Vegdirektoratets kurs skal avvikles med 1–2 deltakere fra hvert fylke.

Biltilsynets kurs er ment å gi personalet en bakgrunn for og innføring i bestemmelsene på dette området.

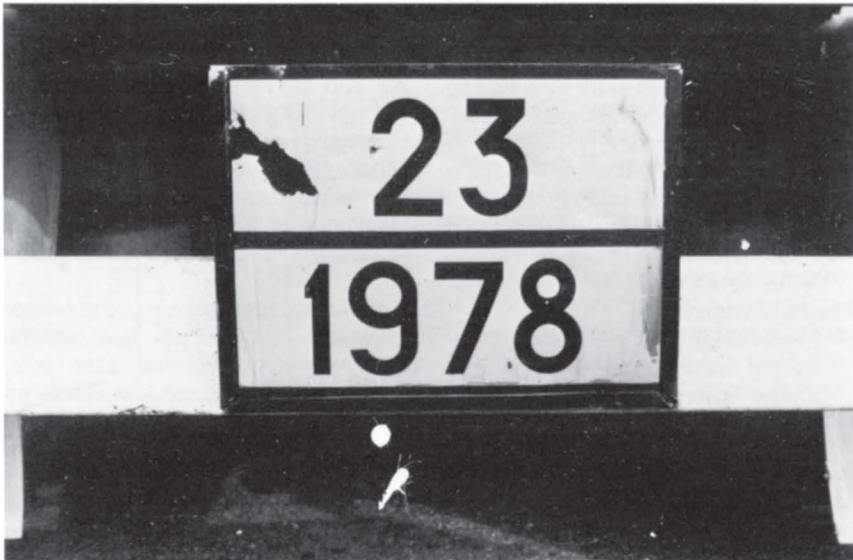
I tillegg til en teoridel vil det bli holdt en demonstrasjon av et ulykkestilfelle, og en praktisk oppfølging av teoridelen ved utekontroll av slike transporter.

Vi har til dags dato – «bank i bordet» – ikke hatt noen større uhell på dette feltet.

Når man vet at det f.eks. transporteres ca. 300 millioner liter brannfarlig væske og gass bare gjennom Tønsberg by pr. år, – da må man bare være glad for hver dag som går uten uhell.

Biltilsynet vil etter gjennomført kurs stå bedre rustet dersom noe skulle skje, i tillegg til at vi på en bedre måte kan kontrollere de transporter som foretas.

*Lastebiler som frakter farlige stoffer er merket med spesielle orange skilt med sorte tallkoder.*



# STANDARDISERT KJØRPRØVE

av Jo Mathisen, Biltilsynet, Tønsberg

I motsetning til den teoretiske delen av førerprøven, er den praktiske delen av kjøreprøven lite standardisert. Førerkortforskriftene angir bl.a. at den praktiske førerprøve så vidt mulig skal omfatte de øvelser m.v. som inngår i normalplanen for kjøreopplæring, og at kandidatens prestasjoner skal vurderes i forhold til de opplæringsmål som er fastsatt i normalplanen. Likevel er det i stor grad opp til den enkelte førerprøvesensor å bestemme innholdet i prøven, og hvordan kandidatens prestasjoner skal bedømmes.

Innen hver stasjon vil sensorene kunne samordne innholdet og bedømmingen slik at prøvene blir forholdsvis like. Det samme kan til en viss grad også skje mellom stasjoner innen et biltilsynsdistrikt. Mulighetene til å samordne prøvens innhold og bedømmingen fra distrikt til distrikt er derimot begrenset, og dette fører til ulikheter når det gjelder prøvenes innhold, og når det gjelder bedømmingen av kandidatens prestasjoner.

På bakgrunn av dette har Vegdirektoratet bedt Transportøkonomisk Institutt (TØI) om å lage et forslag til en mer standardisert kjøreprøve.

Det er flere mulige kilder til forskjell i bedømmingen:

- Sensorenes ulike bakgrunn gir forskjellig oppfattelse av hva god trafikal adferd er. D.v.s. at sensorene har ulike kriterier for vurderingen av kandidatens prestasjoner.
- Ulik vektlegging på forskjellige situasjoner gir forskjellige resultater.

- Sensoren må huske alle inntrykkene fra kjøreprøven og foreta en samlet vurdering til slutt.
- Inntrykk fra visse deler av kjøreturen kan virke på inntrykk fra andre deler av prøven.
- Noen velger vanskeligere og lengre ruter enn andre.
- Tidligere prøver kan virke på de neste.
- Dagsform/humør til sensor kan virke inn på resultatet.
- Prøveklimaet i bilen kan påvirke eleven.

For å redusere muligheten til variasjoner i bedømmingen, kan en standardisere kjøreprøven i større grad enn nå. Dette kan gjøres ved bruk av faste ruter for kjøreprøvene. I disse rutene er det bestemte steder der kandidatens handlinger skal bedømmes, og det er også bestemt hvilke handlinger på hvert sted som skal bedømmes. Sensor kan likevel bedømme handlinger på hvert sted som skal bedømmes.

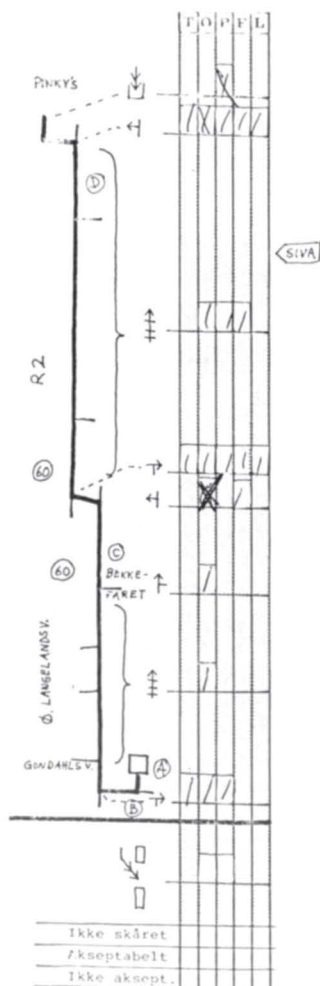
Sensor kan likevel bedømme handlinger utenfor de «faste stedene» hvis spesielle situasjoner oppstår. Ved hver stasjon lages det så mange ruter som er nødvendig for å sikre full bredde i opplæringen.

Bedømmingen foregår ved at sensor bare skal avgjøre om den enkelte handling er akseptabel eller ikke. Dessuten kan sensoren klassifisere en handling som «avgjørende feil», noe som vil gi stryk uansett prestasjonene ellers. Handlingene som skal vurderes er delt i 5 kategorier:

Tegning, observasjon, fart, plassering og utnyttelse av luker i trafikken.



For å bruke et slikt system, må sensor ha et skjema å notere på under kjøreturen. På skjemaet er et skjematisk kart over kjøreturen, der de stedene kandidatens prestasjoner skal bedømmes er avmerket. Skjemaet viser også hvilke typer handlinger (f.eks. observasjon og plassering) som skal bedømmes på det enkelte sted. Etter som de utvalgte stedene passerres, noterer sensoren 1 (akseptabelt) eller 0 (ikke akseptabelt).



I skjemaet er det også tatt med bedømming av sikkerhetskontroll, klargjøring av kjøretøyet og bruk av hjelpemidler som vinduspuser/spyler, defroster o.l. Også her bedømmes kunnskap og bruk som akseptabelt eller ikke akseptabelt.

Dersom en handling som skal bedømmes ikke blir bedømt, settes X i skjemaet. (F.eks. utnyttelse av luke ved innkjøring på forkjøringsveg ble ikke bedømt, fordi det ikke var annen trafikk på stedet.)

Etter endt kjøreprøve summeres antall akseptable og ikke akseptable handlinger, og en poengsum beregnes.

Dette opplegget ble prøvd i Drammen, Hamar og på Kongsvinger høsten 1982.

På hvert av de 3 stedene ble det brukt 6 ruter. Det ble kjørt med ca. 140 kandidater, og hver kandidat kjørte to ganger.

Under prøvene noterte sensorene i skjemaet, slik at en kunne beregne en poengsum som viste kandidatens prestasjoner. Avgjørelsen om kandidaten skulle stå eller stryke, ble tatt ut fra tradisjonelle vurderinger.

Resultatene fra denne utprøvingen viste at det var svært godt samsvar mellom resultatene fra første kjøretur og fra andre kjøretur så lenge samme rute ble brukt og samme sensor bedømte kandidaten. Var det forskjellig rute som ble brukt på de to kjøreturene eller forskjellig sensor som bedømte, ble samsvaret dårligere.

Den rimeligste forklaringen til dette er at sensorene ikke hadde klare nok kriterier å bedømme etter. Det er derfor viktig å utarbeide forholdsvis klare kriterier for hvordan sensorene skal bedømme prestasjonene i ulike typer situasjoner. Et utkast om dette skal etter planen være ferdig nå i mars.

Da undertegnede har deltatt i pro-

sjektet 4 måneder på Kongsvinger, har jeg fått en viss erfaring i hvordan prøvesystemet fungerer, og jeg er ikke helt sikker på at systemet slik det blir utprøvd fungerer så helt bra.

Det er fortsatt mange problemer som ikke er løst, og noen av dem kan kort nevnes:

- Man er helt avhengig av å kjøre oppsatt rute for å få riktig poengfordeling, og store problemer og improvisasjoner oppstår ved f.eks. snøbrøyting, graving, vegsperring eller at eleven ganske enkelt misforstår tilsigelsene. (Kjører til høyre i stedet for venstre.)
- Elevene viser en viss interesse for hva sensor skriver, ettersom han må notere ved hver vurdering (i alt 110–120 vurderinger pr. prøve).
- Prøvemiljøet blir «dødt», da prøven krever streng konsentrasjon. Det er meget krevende å notere, følge med eleven, holde rede på kjøreruta og komme med gode tilsigelser.
- Sensors arbeidsmiljø bærer preg av mer stress p.g.a. ovennevnte punkt enn hva dagens prøver innebærer.
- Om eleven viser tendens til svakhet i enkelte situasjoner, kunne det være ønskelig å kjøre eleven opp i flere slike for å se om det er en tilfeldighet eller om det er en gjennomgående feil.
- Hvis eleven gjør en stor bommert utenfor angitt felt i kjøreruta, hvordan skal vi forholde oss? (Eksempelvis om han har en meget uheldig/dårlig plassering der kun observasjon skal vurderes.)
- For alle feil fås kun 0 (d.v.s. tap på 1 poeng). Dette blir galt når f.eks. uteglemt tegn én gang gir 1 minuspoeng, mens en helt feilaktig fartsavpassing ved passering av eksempelvis en buss også gir 1 minuspoeng.

Dette siste punktet har vært gjenstand for mye diskusjon, og enkelte har hevdet at en kan sette dobbelnull eller trippelnull ved dårlig atferd, mens man ved spesielt god atferd kan sette dobbelt 1 eller trippel 1.

Da er vi imidlertid tilbake til dagens kjøreprøve, der hver enkelt sensor vurderer etter beste skjønn.

På grunn av alle ulempene ved prøvetypen har jeg liten tro på at det er dette systemet som skal overta etter dagens prøver.

Intensjonene er gode; det bør være likegyldig hvor i landet, når på dagen og med hvilken sensor en kjører, men har vi kommet så mye lenger mot det målet med denne form for standardisert kjøreprøve?

Nye tanker og idéer om kjøreprøven er det sunt at vi har fått, og en får håpe at vi kan finne en vri mot mer ensartet bedømming i nær framtid.

---

## DRIFTSFOLK PÅ . . .

*Forts. fra side 14*

delt inn i 3 grupper og med en guide gikk turen rundt til de forskjellige deler av huset. Denne runden var tydelig interessant, for ingen av gruppene rakk å bli helt ferdig med turen rundt i huset før dagen var slutt. Det var svært interessante ting flere steder, og særlig planavdelingens datamaskin gjorde inntrykk. Her demonstrerte Helge Holen hvordan maskinen kunne tegne forskjellige profiler.

Besøket må sies å ha vært vellykket, og det vil snart bli en ny pulje som får sjansen til å se nærmere på vegkontoret og hilse på kontorfunksjonærene.

# PENSJONISTTUREN 1983

av Olav Sjønøst

Pensjonistturen ble i år lagt en del tidligere enn hva som ellers har vært normalt. Også i år var det velferdskomiteen som sto for arrangementet, og vi fant ut at et passende mål i år var å la pensjonistene få overvære åpningen av tunnelen i Holmestrand. Arrangementet gikk således av stabelen lørdag 14. mai.

Vi antok at dette ville bli populært, men tok allikevel sjansen på også i år å innby samtlige pensjonister. Til tross for at det hele foregikk på en lørdag, meldte over 60 av pensjonistene seg på. Ingen tidligere turer kan vise en slik oppslutning.

Et problem som da meldte seg var at vi ikke fikk plass til alle i en buss. Velvilje fra rutebilene Farmand løste dette problemet. Neste oppgave var å skaffe en ekstra sjåfør. Med biltilsynets hjelp gikk også dette i orden. Erik Duvholt og Jo Mathisen loset hver sin buss trygt fram.

Den ene bussen hadde utgangspunkt i Larvik og plukket opp passasjerer herfra og langs E-18 fram til Ås. Den andre bussen gjorde tilsvarende oppsamling fra Tønsberg via Horten og Kopstad. Bussene møttes så ved Peter Pan syd for Holmestrand.

Her tok Georg Johnsen og Odd Lund-Isaksen fra Holmestrandanlegget plass i hver sin buss og orienterte om anlegget samtidig som bussene kjørte gjennom tunnelen.

Kaffe og noe å bite i ble deretter fortært på Societeten Hotel. Dessuten ble det satt fram «Tunnelbrus» til de som ønsket det. Et populært innslag her var at vegsjef Lepperød og driftsjef Setsaa hadde funnet tid til å stikke innom og personlig hilse på samtlige deltagere.

Etter bespisning spaserte vi samlet opp til sermoniplassen ved nordre tunnelåpning.

Det var da tjukt med folk i området

*Pensjonistene er samlet utenfor Societeten i Holmestrand før lunchen.*



og tildels vanskelig å ta seg fram. Med velvillig assistanse fra politiet fikk vi imidlertid ryddet en smal veg i folke-massen slik at alle kom seg ned på selve vegen hvor åpningssermonien skulle foregå.

Sermonien startet med velvalgte ord fra vegsjef Lepperød og deretter ordføreren i Holmestrand, Manni Nordli. Mikrofonen ble deretter overtatt av vegdirektør Eskild Jensen som også foretok den høytidelige åpningen og klippet snora. Anleggsleder Aksel Akerholt overrakte deretter vegdirektøren en spesiell gave i anledningen. Denne besto av bergkrystaller fra Holmestrandsfjellet. Før trafikken offisielt ble satt på kjørtje en kortesje av veteranbiler og en buss inneholdende Holmestrandspensjonister og spesielt innbudte gjester gjennom fjellet. Mens

alt dette foregikk viste væregudene seg heldigvis fra sin beste side.

Vår tur gikk deretter i retning Havna Hotell på Tjøme, hvor en bedre middag ventet. Enkelte hoppet av under turen, men vi var allikevel over 60 personer som deltok i middagen.

Martin Nordkvelle ønsket velkommen til bords og overbrakte en spesiell hilsen fra vegsjefen, som på det tidspunktet var opptatt med det pågående arrangementet i Holmestrand.

Under middagen ble det dessuten kort orientert om rivingen av den gamle Vrengen bru.

Kristoffer Dannevig som var med på sin første tur som pensjonist takket for maten og samværet. Dannevig takket til slutt velferdskomiteen for et flott arrangement.

*Forts. fra side 15*

Kurs/konferansens tittel	Avdeling	Antall deltakere	Antall dager	Gjennomf. uke
<b>PERSONALFORHOLD</b>				
Fysiske-, sosiale- og psykiske problemer på arbeidsplassen	Vedl.h	15–25	1	
Arbeidsmiljøkurs, del II	Alle avd.	18	2 1/2	8
Førstehjelpskurs	Alle avd.	ca. 100	2	12, 14, 15 24 og 48
<b>STYRINGSFORMER</b>				
Regnskapskurs for biltilsynets kasserere	Biltils.	8–10	1–2	
Regionalt regnskapskurs	Adm./øk.avd.	5 (fra oss)	3	18
Planprosessen	Planavd.	15–20	1/2–1	
Investeringsanalyser	Vedl.h.	4–6	1	
<b>FORVALTN./ADMINISTRASJON</b>				
Saksbehandleropplæring	Alle avd.	7 (3 fylker)	5 i 83 5 i 84	1:42 2:47



Kurs/konferansens tittel	Avdeling	Antall deltakere	Antall dager	Gjennomf. uke
Kurs for forelesere	Alle avd.	8 (2 fylker)	3	49
EDB-grunnkurs for ansatte i bitils.	Bitils.	45	3 + gruppearbeid	4,8,14
EDB-grunnkurs for ansatte på vegkontoret	Vegkontoret	50	3 + gruppearbeid	høsten
EDB – brukeropplæring	Bitils.	10	2	17
EDB for EDB-utvalget	Alle avd.	5	?	
Kontordatamaskiner – adm. databeh. (FAD)	Bitils./Vegkont.	3	5	42
Hospitering i Vegdir. og Toll- og og avgiftsdir./bitils. Oslo	Bitils.	4	2	44
B-kurs om personalforvaltning	Adm./øk.avd.	1	10	41,46
Fellesbestemmelsene personalforvaltning (FAD)	Adm./øk.avd.	1	3	43
Kurs for kursledere (FAD)	Adm./øk.avd.	1	5	45
Temadager om planleggings- og utviklingssamtaler (FAD)	Adm./øk.avd.	2	2	5
Ekspropriasjonsrett	Grunnseksj.	1	3	
Forhandlinger – en styringsform	Anlegg	1	3	16
ETB-maskiner (leverandør)	Adm./øk.avd.	3	3	21
Kontormaskiner/tekstbeh., EDB, arkiv (FAD)	Adm./øk.avd.	1	3	43
Regional konferanse for grunnseksjonen	Grunnseksj.	8	2	4
Kurs for sekretær grunnseksj.	Grunnseksj.	1	2–3	
Prosjektarbeid (FAD)	Grunnseksj.	1	4	15
Grunnnerverv/ekspropriasjon	Grunnseksj.	1–3	2–4	

Kurs/konferansens tittel	Avdeling	Antall deltakere	Antall dager	Gjennomf. uke
<b>TRAFIKKTEKNIKK</b>				
Trafikkopplæringsseminar samarb. skoleudir. biltils.	Biltils.	6	2	
Egenkjøringskurs MC	Biltils.	10	1	15
Kompetansekurs moped	Biltils.	6	1	20
Seminar om føreropplæring (kl. B)	Biltils.	3	2	6
Kompetansekurs førerkort kl. C, D og CE	Biltils.	6	2	
Seminar om bilføreropplæring (kl. C, D og E)	Biltils.	1	2	18
Evaluerings av førerprøven for evneretarderte	Biltils.	10	1	
Opplæring av utrykningspers.	Biltils.	15	1	
Seminar om rundkjøring	Planavd.	4	1	15
Bruk av moderne styringsteknikk for trafikksignalanlegg	Planavd.	1	2	12
Trafikk og matematikk	Biltils.	6–8	5 kvelder	
Målrettet trafikksikkerhetsarb.	Planavd.	10–15	1/2–1	
Transport i byer og tettsteder	Planavd.	15–20	1/2–1	
Belysningskurs				
<b>TEKNIKK</b>				
Fagtekniske kurs – kjøretøyseskj. Ekskurs. til lastebilprod. i Sverige	Biltils.	5–7	2–3	
Kartdagene 1983	Grunnseksj.	1	2	11
Betongdekkedag	Driftsavd.	35	1	10
Asfaltdagen	Driftsavd.	2	1	4
Sementbundne matr. og restprod.	Driftsavd.	2	3	10
Kartlegging/landmåling (kartframstilling/k.typer)	Driftsavd.	1–3	2–4	

Kurs/konferansens tittel	Avdeling	Antall deltakere	Antall dager	Gjennomf. uke
Beregninger, erstatninger ved ved skogsavvirkning	Driftavd.	1	2-4	
Vegutforming	Planavd.	15-20	1	12
Konferansedag for anleggs-avdelingen	Anl.avd.	ca. 10	1	22
Teknisk kvalitetskontroll	Vedl.h.	33	1	16
Regional asfaltkonferanse	Vedl.h.	8 fra oss	2	14
Tilleggskurs i landmåling	Grunnseksj.	1	4 mnd.	fra uke 3
Vegdagene 1983	Alle	3	2	24
Temadag «Et fullført veganlegg»	Alle	48	1	7
Verdsetting av arealer ved	Grunnseksj.	1	3	10
Opplæring av reserveførere til veghøvler/hjullastere og bruk av tilleggsutstyr	Mask.avd.	5-10	1-2	
Innføring i bruk og vedlikehold av nye biler og maskiner	Mask.avd.		1-3	
Mann til mann instruksjon i bruk av ulike mindre maskiner og utstyr	Mask.avd.		1/2-1	
Kurs om Briggs & Stratton bensinmotorer	Mask.avd.	2	2	11
Kurs om hydrauliske komponenter	Mask.avd.	2	3	12

## Personallytt

### 60 ÅR

Olav Wierød, 10. juli  
 Margrethe Nordberg, 21. juli  
 Kåre Brekke, 27. juli

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

### 65 ÅR

Ingrid Høiland, 26. juni

### PENSJONISTER

Kåre Eik



## HANDLINGS- PROGRAM I VESTFOLD

TID	TILTAK
Vår 1983	<i>Filmopptak vedrørende barns oppfatning av trafikkmiljøet. Filmen vil i løpet av høsten bli tilbudt alle grunnskolene.</i>
Vår/sommer 1983	<i>Informasjonsbrosjyre om bruk av gang-/sykkelveger og riktig adferd av disse.</i>
Vår/høst 1983	<i>Stil- og tegnekonkurransen for grunnskole og videregående skoler.</i>
August 1983	<i>Utstilling av sikkerhetsutstyr for barn i bil. Stand på Vestfoldutstillingen i Larvik.</i>
Vår/høst 1983	<i>Informasjon og veiledning i forbindelse med mopedopplæring i ungdomsskolen.</i>

---

God trafikk sikker sommer