

VEST- FOLDER'N

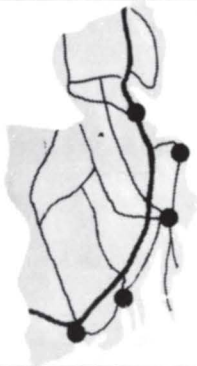
Nr. 4

1983

Ny jernbanebru i Larvik

SE SIDE 4-7





VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 4 – SEPTEMBER

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

INN H O L D:

| | |
|---|----|
| Vår adferd i trafikken | 3 |
| Ny NSB-bru i Larvik | 4 |
| Flintstein på Tjøme | 7 |
| Aldersgruppen 0–18 år mest utsatt blant de myke trafikanter | 8 |
| Kurs i førstehjelp | 9 |
| Transport av farlig gods | 11 |
| Barn og trafikk på Vestfoldutstillingen .. | 12 |
| Laksefiske – en hobby av de sjeldne? .. | 14 |
| Hvåra Bru på plass i Sogn og Fjordane . | 16 |
| Med 1 promille i blodet blir dødsrisioen 50 ganger større | 17 |
| Ulykkeskrysset | 18 |
| Bedriftslegen på flyttefot | 19 |
| Leif Moy har sluttet igjen | 20 |
| Nye håndbøker fra vegdirektoratet | 21 |
| Syke- og skadefravær for tjenestemennene i driften og vegkontorets ansatte | 22 |
| Fra yrkesaktiv til pensjonist | 24 |
| Nytt kryss på Sem lysreguleres | 25 |
| Gangbru i Vassås | 26 |
| Slutt på prestekraveplukking langs Bygdevei 1 | 27 |
| Gode erfaringer med rundkjøringer | 28 |
| Nå skal sommerdekkene kontrolleres ... | 29 |
| Trafikksikkerhet foran trafikkavvikling ... | 30 |
| Velt er årsak til mange sykkelulykker ... | 31 |
| Personalnytt | 31 |

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

VÅR ADFERD I TRAFIKKEN

Når en leser trafikkulykkesstatistikk, ser en mange interessante ting. En kan stille mange spørsmål om dette, og det viktigste er: Hvorfor topper Vestfold statistikken når det gjelder ikke overholdt vikeplikt? Et forsikringsselskap har utarbeidet en oversikt som viser at 25,8 % av alle trafikkuhell i Vestfold skyldes «ikke overholdt vikeplikt». Statistikken over politirapporterte ulykker viser samme tendens. 32 % av alle ulykker i Vestfold skjer i kryss mot 23 % på landsbasis.

Vestfold fylke har med sitt finmaskede og tette vegnett mange vegkryss, men allikevel tror jeg ikke at trafikkforholdene er vesentlig forskjellig fra andre fylker.

Årsakene til uhell i kryss skyldes ofte at føreren ikke oppfatter risikoen ved sin egen adferd. Han er derfor uoppmerksom, lite innstilt på å handle og kjører med for høy hastighet i forhold til sikt og trafikkforhold. Å tilpasse farten etter sikt og trafikkforhold kan være vanskelig, men for å kunne overholde den vikeplikt vi som førere er pålagt, er det viktig at vi har en mest mulig korrekt hastighet.

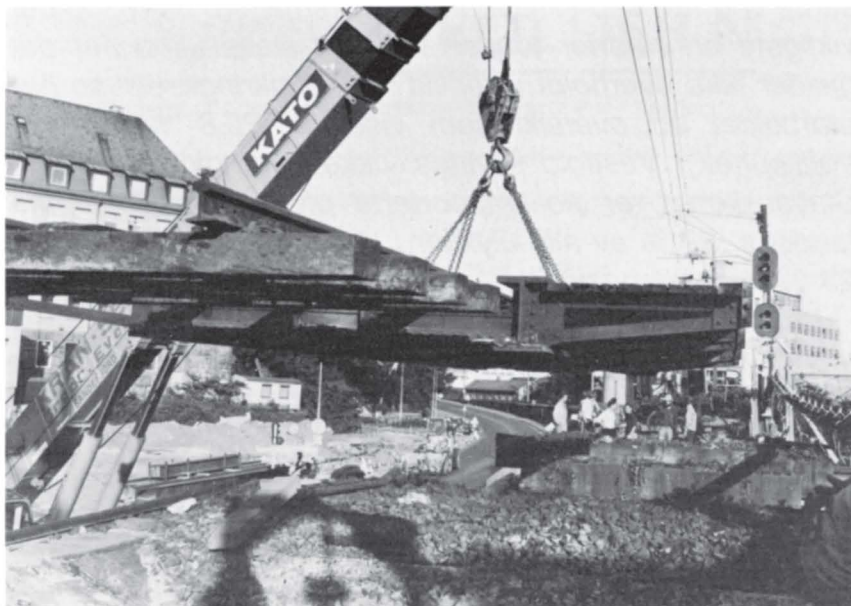
Trafikkregelens § 16. 6. ledd sier at en i tillegg til å overholde vikeplikten skal en med sin fartstilpassing også vise andre trafikanter at en har til hensikt å overholde vikeplikten.

Vi i Vegvesenet, som daglig arbeider med trafikksikkerhet, bør bestrebe oss på å opptre så korrekt som mulig og være eksempel for andre trafikanter.

Tore Kavli

NY NSB-BRU I LARVIK – EN ENESTÅENDE JOBB?

Tekst og foto: Per Härter



Riving av den gamle jernbanebrua er påbygget.

Søndag 26. juni kunne sydgående tog kl. 17.31 fra Larvik, som første tog, kjøre over den nye jernbanebrua i krysset riksveg 303–301. Kanskje bedre kjent som «brua over Stavernsveien».

Sagt på denne måten høres det hele unektlig lite spennende ut, men det er det så visst ikke. Så vidt vi vet er det første gang at arbeidet blir utført på denne måten i Norge, i det minste med en så stor bru. (Se artikkel i Vestfoldern 2/83).

Den nye brua veier hele 270 tonn og ble bygd, d.v.s. forskallet og støpt på et stillas ved siden av den gamle brua

som den skulle erstatte, for så å bli trukket på plass når alle forarbeidene var klare. Bak en slik jobb ligger det atskillige timer med nitidig planlegging, og det knyttet seg stor spenning til gjennomføringen.

Arbeidene ble påbegynt i oktober 1982. Det ble montert 2 midlertidige bruer bak de gamle landkarene, slik at massene i fyllinga kunne fjernes før støpning av nye landkar. Ved siden av dette ble så overbygningen bygd fullt ferdig på stillas, d.v.s. på en trekkramme forsynt med teflonplater på undersiden og plassert i en førings-skinne i hver ende av brua. På denne



Den gamle brua var kraftigere armert enn beregnet.

måte kunne togene gå som vanlig på den gamle brua fram til dagen før innskyvning av den nye.

Datoen for dette var fastsatt til 25. og 26. juni, og ble utført av 7 mann under ledelse av avd.ing. Einar Lunde og oppsynsmann Per Naas.

Lørdag 25. på formiddagen begynte arbeidene med riving av den gamle jernbanebrua og de to midlertidige bruene. Arbeidene var meget nøye planlagt i samarbeid med NSB, og man hadde som mål at sydgående tog

søndag morgen kl. 09.30 skulle være første tog over den nye brua.

Ved hjelp av to store mobilkraner ble den gamle brua revet, mens skytebas Ernst Thunberg ladet og gjorde klart for sprengning av de gamle landkarene. Etter timeplanen kl. 20.20, ropte han ut sitt første varsko, «Fyr her».

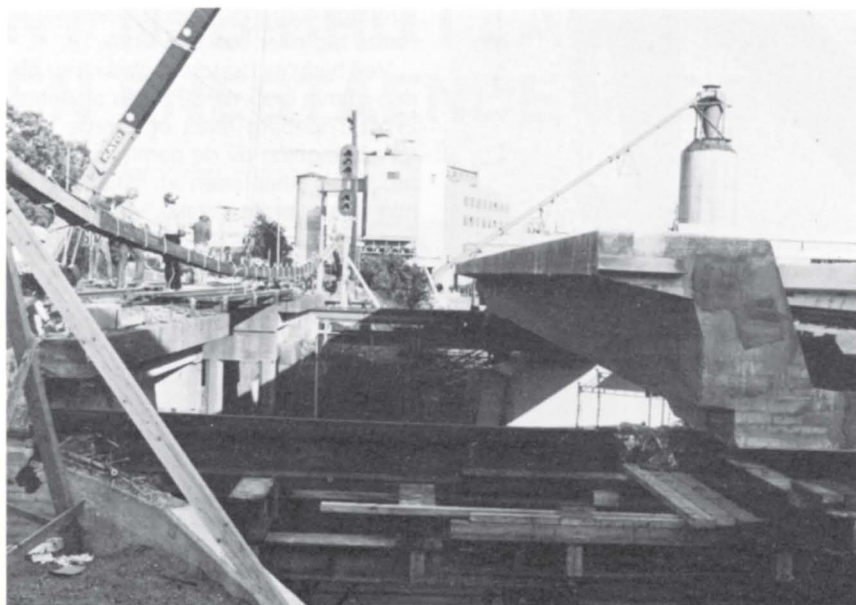
Ved midnattstider sprakk imidlertid tidsskjemaet, da det viste seg at forankringen av broplatene var utført noe annerledes enn spesifikasjonene fra byggetiden tilsa. Dette medførte at søyler og bruplater måtte skytes ned i stedet for og løftes vekk med kran som beregnet. Arbeidslaget kastet seg innbitt over oppgaven, og ut i de små morgentimer, etter virkelig hardjobbing, hadde laget løst problemene og søyler og plater måtte «bite i gresset».

Nå kunne innskyvingen av den nye brua begynne, noe det knyttet seg stor spenning til. Man hadde på forhånd forsikret seg om ved å prøve at brua var til å flytte på, men det var langt fram før brua lå på plass i sitt leie. De som måtte ha hatt bekymringer for denne operasjonen, engstet seg imidlertid unødig. Det hele gikk smertefritt og fint, selv om det var tungt, og ved 9 tiden på morgenen lå brua på plass og innstøping av ankrene påbegynt.

Dette var også signalet til at NSB så smått kunne begynne på siste del av sin oppgave, utlegging og kopling av skinnegangen. Forsinkelsen, som forankring og armeringen i bruplatene førte til, lot seg ikke hente inn igjen til tross for intens jobbing, men kl. 16.31 søndag kunne første tog rulle over brua.

Anleggsavdelingen har all ære av denne jobben. Det var hele tiden en arbeidsiver og innsatsvilje som fullt ut viser at vegvesenet har virkelige kvaliteter og kapasiteter å øse av.





Den gamle brua til venstre og den nye til høyre. Situasjonen er tidlig lørdag ettermiddag.

Den nye brua er på plass. Jernbanens folk er igang med montering av skinnegangen.



Funn i grøftekanten

FLINTSTEIN

PÅ TJØME

av Jan Haugerød

Allan Kristiansen fra vedlikeholdsområde 2 har hendene fulle av flintsteiner.



Vedlikeholdsavdelingen utbedrer riksveg 308 på Tjøme. I forbindelse med grøtting like syd for Tjøme prestegård ble det funnet en del flintstein. Det antas at dette kan være et av de største funn av naturlig ubearbeidet flintstein i Norge.

Det var Allan Kristiansen som oppdaget steinene ved grøftegravingen tidligere i sommer. Han er litt interessert i stein, og flintsteinene i grøfta fanget øyeblikkelig hans interesse. Det ble tatt kontakt med Riksantikvaren som igjen tok kontakt med Oldtidssamlingen. Der ble det opplyst at det er store muligheter for at flintsteinene er blitt ført i land på et isflak for ca. 9.000 år siden. Folk fra Geologisk museum i Oslo vil komme nedover for å se nærmere på flintsteinfunnet.

For en som ikke er spesielt interessert i steiner vil flintsteinene være vanskelige å oppdage. Flintsteinene på Tjøme er innkapslet i et lag av kalkstein og er slipt runde og fine. Sannsynligvis er dette skjedd ved langvarig bevegelse i is og sand. Steinene er sannsynligvis kommet fra Danmark eller Skåne i Sverige. Flintsteinene er svært gamle. De er sanns-

ynligvis blitt dannet i tertiærtiden og må antas å være flere titalls millioner år gamle. –

Flintsteinen var gull verdt i gamle dager. Da ble steinene slått og brukt som skjæreredskap ved flåing av dyr og bearbeiding av trematerialer. En liten flintsteinegg kan være skarpere

enn en god operasjonskniv, så det er helt klart at steinaldermannen hadde god bruk for det han kunne finne av flintstein.

Vi vil også oppfordre andre av våre ansatte til å si fra hvis de finner noe av interesse i grøftekanten. Vestfolder'n tar gjerne i mot stoff.



Flintsteinlaget ligger like under bakken. Allan Kristiansen viser hvor steinene ble funnet.

Aldersgruppen 0–18 år mest utsatt blant de myke trafikantene

Ca. halvparten av alle tilskadekomne fotgjengere og syklister er i aldersgruppen 0–18 år. Andelen er noe høyere for syklister enn for fotgjengere. Det er også påvist at antallet syklist-ulykker på fylkesvegene er like høyt som på riksvegnettet. Tatt i betraktning at det

utførte transportarbeid er vesentlig lavere på fylkesvegene enn på riksvegene, er den relative risikoen absolutt størst på fylkesvegene. De fleste fotgjengerulykkene skjer ved kryssing av kjørebanelen.

KURS I FØRSTEHJELP

av Jan Haugerød

I løpet av forsommeren har det vært gjennomført 3 førstehjelpskur for våre ansatte. Det har vært oppsynsmann Per Härter på Ås som har vært ansvarlig for gjennomføring av kursene.

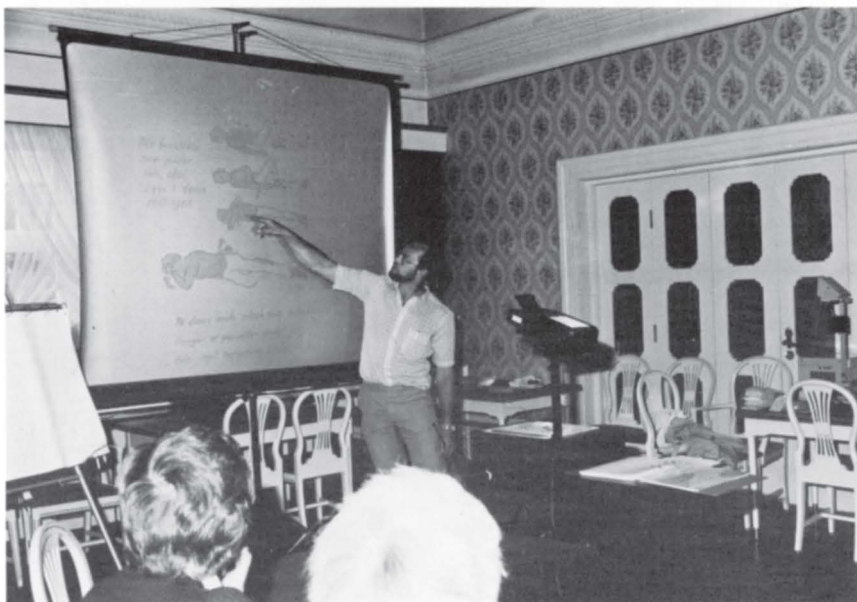
Kursene har hatt som formål å gi en innføring i hvordan man bør gå fram for å hjelpe skadede personer etter en ulykke, eller f.eks. ved hjertestopp. Det har blitt gitt instruksjon i munn-til-munn metoden, utvendig hjertekompresjon

og behandling av skader. Deltagerne har også fått anledning til å prøve seg i praksis på dukker.

Kursene har også inneholdt en orientering om ulykkesberedskapen på våre arbeidsplasser, og en gjennomgåelse av hva våre førstehjelps-kassetter og medisinskap ute på arbeidsplassene skal inneholde.

Britt Arnesen på vegkontoret er en av dem som har gjennomgått et førstehjelpskurs i vår, og hun er svært

Per Härter fra Ås vegsentrals var kursleder. Her orienterer han om stabilt sideleie.



fornøyd med kurset og kursopplegget. Selv om hun ikke har vært oppe i noen situasjon som har krevd førstehjelpsbehandling, syns hun det er en betryggelse å ha gjennomgått et slikt kurs. En vet aldri når en kan komme opp i en slik situasjon og da er det godt å vite hvordan man skal opptre. Hun syns også at delen om behandling av sår var nyttig og lærerikt, alt i alt et svært nyttig kurs – nyttig både i forbindelse med arbeidstid og fritid.

I løpet av høsten vil det bli arrangert ytterligere 2 førstehjelpskurs. Ett for biltilsynet og ett for de i driften og vegkontoret som tidligere ikke har fått anledning til å delta.



*Britt Arnesen fra vegkontorets skrive-
stue var svært godt fornøyd med
kurset.*

Kursdeltagerne fikk også anledning til praktisk øving. Her er Finn Carlsen i gang med munn-til-munn metoden.



Transport av farlig gods

Korrigering av artikkel i nr. 3/83

Fra Samferdselsdepartementet via Vegdirektoratet er vi gjort oppmerksom på enkelte feil som forekommer i artikkelen som nevnt. For å rette opp dette har vi bedt om spalteplass.

For å presisere hvilke regler som gjelder for de ulike transporter nevnes:

1. All vegtransport med farlig gods som krysser Norges grenser, er underlagt den europeiske avtale om internasjonal vegtransport av farlig gods (ADR), datert Genève 30. september 1957 med tilhørende annexer og appendixer samt forskrifter om gjennomføring av ADR-avtalen for transport mellom Norge og andre land fastsatt av Samferdselsdepartementet den 12. februar 1976.
2. All innenland transport av brannfarlige varer er underlagt lov av 21. mai 1971 om brannfarlige varer med forskrifter fastsatt av Kommunaldepartementet 6. desember 1974 samt regler for tankbiler som transporterer brannfarlig vare fastsatt av Statens sprengstoffsinspeksjon 26. september 1975.
3. All innenland transport av eksplosive varer er underlagt lov av 14. juni 1974 om eksplosive varer med forskrifter fastsatt av Kommunal- og arbeidsdepartementet 22. mars 1977 samt forskrifter for vegtrans-

port av eksplosive varer og for kjøretøy som benyttes til slik transport fastsatt av Statens sprengstoffsinspeksjon 25. september 1979.

4. All innelands transport av farlig gods, som ikke etter loven regnes som eksplosiv eller brannfarlig, er underlagt forskrifter for innenlands transport av farlig gods på veg fastsatt av Samferdselsdepartementet 20. desember 1979, som også er tatt med i håndboken.

Vedrørende krav om «ADR-sertifikat», gjelder dette for fører av kjøretøy med tank eller container med over 3.000 l volum i internasjonal trafikk.

Vedrørende tekst til bildet på side 23, vil vi presisere at dette er eksempel på kjøretøyskilt på tankbil.

Tankbilkjøretøy skal ha kjøretøyskilt (orange) med tall (sorte) når det fører stoff som det er oppgitt farekode for.

Andre kjøretøy skal ha kjøretøyskilt (orange) uten tall når det fraktes visse mengder av farlige stoffer, som er nærmere angitt i bestemmelsene.

Vi beklager de feil som hadde sneket seg inn. Samtidig ser vi det litt positivt at det vi gjør «i utkanten» også registreres av de sentrale myndigheter.

E. A. Krane.

BARN OG TRAFIKK PÅ VESTFOLD- UTSTILLINGEN



av Jan Haugerød

Som et ledd i Nordisk Trafikksikkerhetsår deltok trafikksikkerhetsutvalget med en stand på Vestfoldutstillingen i august måned. Det var Terje Olsen fra trafikksesksjonen ved

Larvik politikammer som var ansvarlig for standen og opplegget. Ved siden av ham deltok representanter fra vegkontorets planavdeling.

Her får Ingrid Mathisen fra Larvik testet sin reaksjonsevne.



På standen ble det vist fram forskjellig sikkerhetsutstyr for barn til bruk i bil. Det var konkurranser både for voksne og barn, og en rekke personer fikk prøvd sin reaksjonsevne ved en enkel reaksjonstest.

Standen var svært godt besøkt og Terje Olsen må ta æren for det. Han pratet trafiksikkerhet med store og små, og oppfordret folk til å delta i konkurransene. Tiltaket må sies å ha vært et svært godt arrangement i forbindelse med trafiksikkerhetsåret.

Den dagen vi besøkte utstillingen var også Rune Lundquist til stede og orienterte.



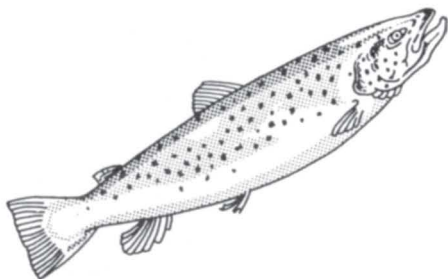
Terje Olsen var alltid i sentrum. Her er han i prat med noen trafikanter av den yngre garde.



Hobbyer i Vegvesenet!

LAKSEFISKE – en hobby av de sjeldne?

Tekst og foto: Per Härter



Her med nattens eneste fisk. En laks på ca. 3,5 kg.

Ja, man kan trygt spørre slik. Laksefiske er i og for seg ingen uvanlig hobby, men laksefiske fra flåte, eller «flåtefiske» som det kalles, er ikke så vanlig.

Vi besøkte Martin Nordkvelle på flåtefiske i Lågen på hjemgården Gjønnnes sør for Kvelde en torsdagskveld i juli for å se nærmere på denne hobbyen.

Da vi ankom var Nordkvelle i full gang med fisket, det vil si at han satt og ventet på fisken.

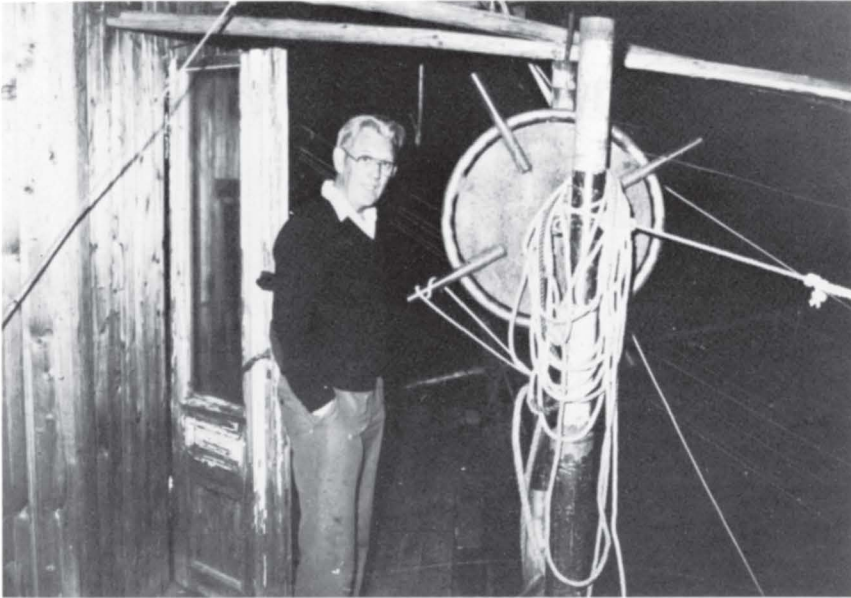
– Vet du hvor gammel denne formen for fiske er, spurte vi Nordkvelle?

– Jeg vet ikke hvor gammelt fiske er, men det er i rettsdokumenter fra ca. 1492 omtalt i en tvist mellom sokneprestene i Hedrum og Tjølling om fisket på Gullrauan nedenfor Åbyfoss.

– Hvordan foregår fisket og hvor lenge har du holdt på med det?

– Jeg var med for første gang for ca. 46 år siden, og i en del år nå har jeg vært her alene. Det er en fin hobby som gir fin avkopling og fysisk aktivitet





Nordkvelle med spillet som nyttes til å løfte opp nota.

når nota skal settes og trekkes. Nota er enkelt sagt et garn som står fra land og ut i elva langs flåten og som i enden av denne går ut i en sirkel som kommer inn på flåten igjen 3–4 meter fra enden. I bunnen av nota går det en line som holder det sammen som en pose og som når det er fisk i nota gjør at jeg kan tette inngangen i posen før jeg trekker opp. Det hele holdes på plass i strømmen av steiner med forskjellige betegnelser og som er festet til flåten med tauer. Det er en temmelig tung jobb å sette og trekke nota, særlig når det er mye fisk og nota skal opp og ut igjen mange ganger på en natt.

Da vi ankom fisket hadde Nordkvelle fått nattens første laks, en pen fisk på ca. 3,5 kg. Mens vi satt og pratet om hvordan flåten kan reguleres ut og inn i strømmen og opp- og nedover elva,

så vi flere lakser som spratt på sin veg oppover.

Det var herlig avstressende og rolig på elva med liten aktivitet. Det er dette avstressende som er så deilig, fortalte Nordkvelle, den eneste som kan bli litt plagsom på varme kvelder er myggen.

Innimellom ble det andektige pauser i samtalen når vi satt og skuet utover den blanke kveldsstille elva og ventet spent på at bjellene som varsler fisk i nota skulle gi lyd fra seg.

Da vi ved 11.30 tiden overlot Nordkvelle til seg selv, elva og laksen igjen, var det ennå ingen laks som hadde funnet vegen inn i nota. Med ønske om «skitt fiske» måtte vi sette nesen hjem etter denne lille, men herlige naturopplevelsen med full forståelse for laksefiskerens ønske om år for år, i de par månedene fisket pågår, å vende tilbake til idyllen og spenningen.

HVÅRA BRU PÅ PLOSS I SOGN OG FJORDANE

Tekst: Jan Haugerød – Foto: Atle Ness «Firda»



Hvarå bru er nå på plass og har skaffet befolkningen på øysamfunnet Lammetun i Sogn og Fjordane fastlandsforbindelse langt tidligere enn det innbyggerne på øya for noen år siden hadde håpet å tro på.

Torsdag 9. juni 1983 blir stående som en stor dag for befolkningen på det lille øysamfunnet Lammetun i Askvoll kommune i Sogn og Fjordane. Det var denne dagen øysamfunnet fikk sin fastlandsforbindelse. Og brua som forbinder øya med fastlandet er Hvarå bru som kommunen fikk av oss for en tid siden.

Det var i 1979 at vi gikk ut og bød bort Hvarå bru. En utflyttet lammetuning som er bosatt i Oslo så tilfeldigvis annonsen. Den sendte han hjem og så begynte ballen å rulle.

Gaven fra Vestfold ble ikke helt rimelig, men etter å ha kjempet hardt

for å skaffe de nødvendige midler til flytting og oppbygging av brua kom arbeidene i gang. Nå står brua ferdig og kostnadene ble totalt 2,3 mill. kroner.

De 20 som bor på øya sier at brua er verd hver eneste krone. Framtidsd-



Det var ordfører Kåre Næss som fikk æren av å foreta åpningen av den «nye» brua.

rømmen om fastlandsforbindelse er blitt en realitet langt raskere enn noen hadde tenkt seg for få år siden. Nå er det ikke lenger et spørsmål om være

eller ikke være for befolkningen på øya. Det blir nok både fastboende og tilreisende på øya i tiden framover.

Med 1 promille alkohol i blodet blir dødsrisikoen 50 ganger større

Allerede ved 0,3 promille er ulykkesrisikoen fordoblet. En fører med 2,0 i promille løper en risiko som er 1000 ganger større enn en edru fører. Forskning har vist at selv lav promille (under 0,5) fører til at vi mister evnen til å handle riktig i overraskende nødsituasjoner. Analyser har også vist at sjansen for å komme ut for en ulykke er like stor for fotgjengere og syklistene som for fører av motorkjøretøy, dersom vi er påvirket av alkohol. Derfor:

1. Kjør aldri sykkel, moped, motorsykkel eller bil selv med små mengder alkohol innabords.
2. Skal du kjøre neste dag må du være meget forsiktig med alkohol.
3. Ta ikke sjansen på å beregne deg fram til en alkoholkonsentrasjon på 0,5.

ULYKKEKRYSSET

Tekst: Jan Haugerød

Foto: Øyvind Skar



Gullikrysset er ett av de farligste kryssene i fylket. Status: 13 politirapporterte trafikulykker siden 1977. Dødsulykken St. Hans aften i år er den alvorligste.

Ved siden av dette er det stadig glasskår fra knuste lykteglass i krysset. Dette tyder på at det ofte forekommer mindre kollisjoner uten at det blir foretatt noen politianmeldelse. Det er således umulig å si noe bestemt om hva det virkelige antall ulykker på stedet er.

Hva kan årsaken til alle disse ulykkene være? Er det veien eller er det trafikantene det er noe galt med?

Det er vanskelig å gi noen direkte og eksakt svar på dette. Krysset er imidlertid et 4-armet vegkryss og det er forholdsvis stor trafikkbelastning både på rv. 308 og 313. Begge disse vegene har en døgntrafikk på over 3.000 kjøretøyer. Krysset er forholdsvis oversiktlig. Når rv. 313 i tillegg er skiltet med full stopp, kanalisert med trafikk-

øyer, og at det er 60 km/t fartsbegrensning på rv. 308, har vi fått med de viktigste opplysningene om stedet. Ut fra dette må vi karakterisere krysset som et alminnelig 4-armet vegkryss. Allikevel skjer det ofte ulykker på stedet.

Vegvesenet har i det siste gjort enda mer for å gjøre trafikantene på rv. 313 mer oppmerksom på krysset. Det er lagt rumlefelt og full stopp skiltet har fått en egen bakgrunnsoppmerking. Noen flere tiltak for å sikre krysset vil ikke bli gjort.

Neste sommer vil trafikken på rv. 313 bli lagt om og vegarmen til Barkåker vil bli en lokalveg. Vi må da regne med at dette vil løse de vanskelige problemene på stedet. Inntil dette skjer, må vi bare oppfordre trafikantene til å vise spesiell forsiktighet i krysset og overholde full stopp skiltingen. Vi behøver ikke å få flere ulykker i dette krysset hvis trafikantene viser aktsomhet på stedet.

Bedriftslegen på flyttefot

av Karsten Gjersøe



Kristen Døvik og Erling Nyhus fra televerket var ansvarlig for flyttingen av kontorutstyret. Søster Randi passer på at alt kommer på riktig plass.

På grunn av beredskapsmessige hensyn har bedriftshelsekontoret i telebygget måttet finne nye lokaler. Det er inngått leieavtale med Norges Brannkasse om lokaler i Grev Wedelsgt. 10 i Tønsberg (over apoteket Hvalen). Disse kontorene har televerket innredet spesielt til legekontor, så vi skulle ha all grunn til å tro at disse vil fungere tilfredsstillende.

Kontorene er ferdig og har allerede vært i bruk en tid.

Vi har tidligere regnet med at ansettelse av lege på heltid ville bli ordnet i nær framtid. Nå ser det imidlertid ut til at vi ikke får anledning til å besette stillingen før 1. januar neste år. Dette er beklagelig. Det er synd at det skal ta så lang tid for å få ordningen i gang når vi vet at televerket har budsjettert med stillingen i 1983.

LEIF MOY HAR SLUTTET IGJEN

av Jan Haugerød

Tirsdag 21. juni var det et uformelt avskjedslag for vår tidligere vegsjef Leif Moy. I flere år har han vært ansatt som pensjonist ved vegkontoret. De siste par årene har han vært fullt beskjeftiget med rydding av det gamle arkivet i kjelleren. Dette er etter hvert blitt en jobb for tidligere vegsjefer. Det var i sin tid Thor Larsen, også som pensjonist, som bygde opp et arkiv i kjelleren av gamle saker fra forrige åhundre og fram til 1960.

Etter flytting og en del bruk, var det tid for å gå gjennom dette på nytt. Moy gikk på denne saken fullt bestemt på å få arkivet oversiktlig igjen. Samtidig skulle han ta for seg årene fra 1960 og fram til 1973 og få plassert også dette i kjellerarkivet.

Jobben ble både omfattende og tidkrevende. Nå er imidlertid det hele avsluttet og på avskjedslaget overrakte

Vår tidligere vegsjef Leif Moy overrekker her den nye arkivkatalogen over kjellerarkivet til Mary Kristensen.





Moy den nye katalogen over de saker som nå befinner seg i kjellerarkivet til arkivleder Mary Kristensen.

Hele katalogen blir nå lagt inn på tekstbehandling og det blir mulig å ajourføre kjellerarkivet kontinuerlig etter hvert som nye arkivsaker skal flyttes ned i kjellerarkivet.

Arkivleder Mary Kristensen sier at det arbeidet Moy har utført for arkivet er svært verdifullt. Det hadde ikke vært mulig for arkivpersonalet å utføre en slik jobb som det Moy har nedlagt i kjelleren. Ansatte, som trenger arkivsaker i kjelleren, kan henvende seg i arkivet. Det skulle nå være raskt å finne fram til de dokumenter som ønskes.

På vegne av arkivpersonalet og alle andre på vegkontoret takker Mary Kristensen Leif Moy for den jobben han har utført i kjellerarkivet. Det vanket både blomster og en flaske utsøkt vin som takk for et godt samarbeid gjennom de siste årene.

NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

101 – TRAFIKKSANERING

Veiledning – 64 s.

Siktemålet med denne veilederen er å gi informasjon til planleggere, politikere og andre interesserte:

- om hva trafikksanering er
- hvilke tiltak som er hensiktsmessige
- hvordan planlegging og gjennomføring av trafikksaneringer kan organiseres.

105 – SPESIALTRANSPORT

Veiledning – 60 s.

Boka er en rettleiding for saksbehandlere ved vegkontorene. Adgangen til å dispensere er regulert gjennom en rekke rundskriv m.v. Disse rundskriv er tatt med som eget vedlegg. I tillegg bygger den på «Bestemmelser om kjøretøy». «Vilkår for bruk av kjøretøy/vogntog med vekt, lengde eller bredde over det generelt tillatte». Dispensjon for vanlig transport under spesielle forhold som teletøsning – vinterakselt-rykk m.v. er også behandlet.

Syke- og skadefravær for tjenestemennene i driften og vegkontorets ansatte

Vi har også i 1982 registrert syke- og skadefraværet for å følge utviklingen for våre ansatte tjenestemenn i driften og ansatte ved vegkontoret.

Denne registreringen er et nødvendig hjelpemiddel for den bedriftshelsetjenesten vi er i ferd med å etablere.

Bedriftshelsetjenestens oppgave er jo å forebygge sykdom og skade så

der må vi ha en god og effektiv registrering.

Registreringene har blitt foretatt i mange år for enkelte grupper av våre ansatte, men vi arbeider nå med å få til en lik registrering av alle ansatte. For de gruppene som sykefraværet har blitt registrert noen år har vi satt opp en statistikk og denne gir et grunnlag for hvordan utviklingen er:

Syke- og skadefravær i driften

| År | Arbeidede timer | % | Sykefraværstimer | % | Skadefraværstimer | % |
|------|-----------------|-------|------------------|------|-------------------|------|
| 1978 | 414.903 | 93,97 | 24.665 | 5,59 | 1976 | 0,44 |
| 1979 | 390.177 | 92,73 | 29.610 | 7,04 | 988 | 0,23 |
| 1980 | 368.650 | 92,10 | 30.382 | 7,58 | 1344 | 0,32 |
| 1981 | 387.948 | 92,43 | 29.865 | 7,12 | 1904 | 0,45 |
| 1982 | 362.408 | 91,25 | 30.950 | 7,80 | 3.771 | 0,95 |

Sykefravær i vegkontoret

| År | Antall arbeidsdager | Sykefraværstimer | Sykefravær i prosent |
|------|---------------------|------------------|----------------------|
| 1980 | 21.716 | 601 | 2,9 |
| 1981 | 21.716 | 826 | 3,9 |
| 1982 | 21.716 | 917 | 4,4 |

Når en studerer sykefraværprosenten så viser denne en stigende tendens og grunnen til dette kan jo være så mangt.

For driftens vedkommende er nok en stigende alder en medvirkende årsak.

Skadefraværet har økt drastisk fra 1981 til 1982 og dett har nok sin årsak i en langvarig skade som skjedde i Holmestrandstunnelen, så vi tror på at dette vil rette seg innneværende år.

I forbindelse med den oppmerksomhet som har vært viet bruken av

egenmeldinger ved sykefravær, i presen og andre massemedia har vi nå sett på dette for våre tjenestemenn i driften.

Bruken av egenmeldinger ble innført i 1978 så vi har gått helt tilbake til denne ordningen ble innført.

| År | Tot. sykefraværstimer | Langtidsfraværstimer | % | Kortidsfraværstimer | % |
|------|-----------------------|----------------------|------|---------------------|------|
| 1978 | 24.665 t | 21.417 t | 86,8 | 3.248 t | 13,2 |
| 1979 | 29.610 t | 26.502 t | 89,9 | 3.108 t | 10,5 |
| 1980 | 30.382 t | 27.894 t | 91,9 | 2.488 t | 8,2 |
| 1981 | 29.865 t | 27.501 t | 92,1 | 2.364 t | 7,9 |
| 1982 | 30.950 t | 28.534 t | 92,2 | 2.416 t | 7,8 |

Langtidsfravær = Fravær m/ sykemelding.

Kortidsfravær = Fravær m/ egenmelding

Disse tallene viser jo klart at bruken av egenmelding ikke har tiltatt med årene, men tvert imot gått kraftig ned.

Dette er jo meget positive tall og dette får vi tro indikerer på at de ansatte trives og stiller opp på jobben

selv om de ikke er helt på topp en dag eller to.

Så til sist vil jeg henstille til alle ansatte å gjøre sitt til at korttidssykefraværet ytterligere reduseres og dette oppnår en ved å holde seg i fysisk god form.



Jensen hadde en gammel, rusten bil – og det var ikke fritt for at han ble nervøs da han ble stoppet i en politikkontroll. Politiet sjekket bilen nøye. Og da de løftet på gulvmatten – fant de et hull tvers igjennom gulvet.

– Hva pokker er dette? sa politimannen.

Jensen bøyde seg ned, kikket gjennom hullet og så opp litt spørrende på politimannen:

– Tja, er det ikke E-18?

Fra yrkesaktiv til pensjonist

Tekst og foto: Per Härter



Pensjonistene Kåre Eik (til venstre) og Kristian Engelstad med Martin Nordkvelle mellom seg.

Fredag 12. august var det avslutning for to av «gamle karane» ved maskinsentralen. Det var Kåre Eik, etter 22 år, og Kristian Engelstad, etter 38 år, som takket for seg.

Nordkvelle så i sin tale til pensjonistene tilbake på den utvikling som har funnet sted innen etaten i den tid disse to har arbeidet ved avdelingen. Kristian fra 1945 og Kåre fra 1961. Det har vært store forandringer i denne tiden både på godt og vondt, men jeg synes vi alltid har klart å holde god kontakt og god tone i avdelingen. Til dette har dere bidratt med deres holdning, noe

jeg vil takke dere for, avsluttet Nordkvelle.

De to ble overrakt diplomer, tinnvaser og klokker fra henholdsvis vegvesenet, fagforeningen og arbeidskameratene. Kristian Engelstad fikk i tillegg erkjentlighetsgave fra etaten for over 30 års tjeneste. Bjørn Sørli kunne som en kuriositet i sin tale til karene bemerke at Kristian begynte i etaten på Sørlies 1 års dag.

Det ble frambrakt ønske for begge om en lang og god pensjonisttilværelse, noe vi i Vestfolder'n slutter oss til.



NYTT KRYSS PÅ SEM LYSREGULERES

av Jan Haugerød

I løpet av høsten skal også krysset ved Thorsens bensinstasjon bli lysregulert. Her har det særlig i rushtiden vært vanskelig å komme inn på E-18 siden krysset med Andebuget ble lysregulert for 5 år siden. Særlig vanskelig ble det etter at Ramnesveien ble kollektivgate for 1 år siden.

Avd.ing. Finn Berg ved planavdelingen kan opplyse at disse to kryssene skal samkjøres, men at dette har vært vanskelig å få til. Det er konsulentfir-

maet Taugbøl og Øverland A/S som har vurdert dette. Det bli en svært avansert elektronisk enhet som kommer til å styre lysanleggene.

Finn Berg opplyser videre at vi nok må regne med noe større kødannelse på E-18 enn i dag, men lysanlegget vil gi trafikken fra Tønsberg lettere innkjøringsforhold på E-18. Lysreguleringen vil også gjøre krysset mer trafiksikkert enn det har vært hittil.

Arbeidene skal utføres i løpet av høsten, og vi tar sikte på å få lysene i gang i løpet av september måned.

GANGBRU I VASSÅS

Av Jan Haugerød

Samarbeid er en forutsetning for at ting skal kunne bli gjennomført. I Vassås har vi et godt eksempel på dette. Der har velforeningen i samarbeid med vegvesenet bygd gangvei langs rv. 312 mellom badeplassen ved Bergsvannet og den nye Vassås landhandel.

Prosjektet kom i stand etter initiativ fra velforeningen. Badeplassen er et svært ettertraktet sted sommerstid og den nye forretningen ligger bare et par hundre meter lenger nord. Trafikken på riksvegen har forholdsvis høy hastighet, og det er farlig å ferdes langs veien, særlig for unger. Hva er da mer naturlig enn å bygge gangvei.

Helge Auen, vår maskininstruktør på Ås, bor i området og er også med i velforeningen, og det var da naturlig å koble ham inn som kontaktperson.

Det store problemet var at det måtte bygges bru over elva. Ellers lå forholdene godt til rette for bygging av gangveg. Det var bare litt planering og noen lass fyllmasse som skulle til. Vedlikeholdsavdelingen ble koblet inn og vegvesenet skaffet det som skulle til for bygging av bru. Betingelsen var at brua måtte bygges av velforeningen.

Da materialene var på plass, startet Helge Auen og tre andre medlemmer av velforeningen brubyggingen. På kveldstid gikk det med en uke, men da sto også brua ferdig.

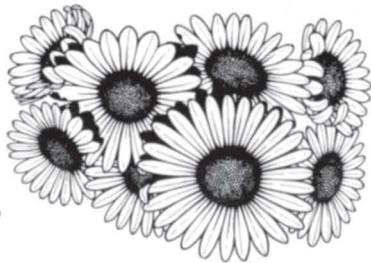
Badegjestene ved Bergsvannet kan heretter få kjøpt seg både is og brus uten at de må begi seg ut på den farlige riksvegen.

Nå står brua der som et godt eksempel på at samarbeid gir frukter.

Helge Auen og 3 andre medlemmer av velforeningen brukte 1 uke på kveldstid på å bygge brua som binder gangvegen mellom badeplassen ved Bergsvannet og Vassås Landhandel sammen.



SLUTT PÅ PRESTEKRAVE- PLUKKING LANGS BYGDEVEI 1



Vårt forbud mot bærsalg langs E-18 i sommer har satt spor etter seg. En person har tydeligvis får sving på «de små grå» og kastet seg ut i en artikkel som vi syns var så god at vi tillater oss å gjengi den her og nå. Det var i Tønsbergs Blad 16. juni vi kunne lese at det nå var slutt på prestekraveplukkingen langs Bygdevei 1.

– Her på kontoret er vi alle glad i prestekraver.

Men vi kan ikke ha noe av at folk går av sykkelen for å plukke blomster på engene langs Bygdevei 1, uttaler Bygdeveisjefen til vår avis, som har sendt 1 stk. journalist og 1 stk. fotograf avsted for å få en kommentar til beslutningen. – Dette er oppfølgingsstoff, sier reportasjesjefen. Dette må vi ha noe på: Forbud mot prestekraveplukking kan bli en førstesidesak. Er det noe som får arbeidsiveren til å slå gnister i pressa, så er det lovnad om førstesideplass. Det bærer rett til Bygdeveisjefen med skiltet PRESSE i frontruteglasset.

Nyheten er akkurat sluppet ut, (med sperrefrist selvsagt), om at nå skal all plukking av prestekraver forbyes langs Bygdevei 1. Selv om folk viser at de vil sykle ut av veien og gir tydelig tegn, er det ingen nåde.

– Vi vil øke trafikksikkerheten langs den sterkt trafikkerte Bygdeveien, sier Bygdeveisjefen. Vi kommer til å samarbeide med politiet slik at ordensmakten kan vise bort personer som forsøker

seg med plukking. Dersom ikke pålegget blir fulgt, vil forholdet bli anmeldt.

– Sammen med min forlovede plukket jeg prestekraver og smørblomster og litt nyperoser til St. Hans i 1953, sier Bygdeveisjefen. Siden har jeg aldri våget å gå av sykkelen for å plukke blomster langs veikanten. Dengang hadde vi ikke engang sykkelvarseltrekant eller hendig syklist-blålys. Heldigvis har man den uansvarlige ungdomstiden bak seg, sier han og børster et støvegram av jakkeermet.

Syre, sier konsulenten ved Bygdeveikontoret. Syreblad til å putte i salaten. Inne i skogen langs Bygdevei 1 vokser tepper av syre. En mørk, regntung kveld i mai tok jeg sykkelen min for å plukke med meg litt hjem, men det skammer jeg meg for i dag. Tenk om noen hadde sett meg.

Konsulenten er innkalt til pressekonferansen og uttaler til vår avis at «vi på Bygdeveikontoret må leve som vi lærer». Så ALDRI mer syre for ham. Syrebladplukking er like farlig som prestekraveplukking. Han håper bare at ingen så ham den skjønne mai-kvelden han plukket syreblad for siste gang i sitt liv. Barna kan bli mobbet på skolen og fruen lei seg.

Vi vil gjerne presisere at Bygdeveikontorets ansatte liker prestekraver. Men vi ser helst at de kjøpes på torvet. Selv om vi alle i vår ungdom har spurt prestekravene om råd (elsker-elsker ikke, vet De) så er det lenge siden, heldigvis.

Ilse.

Gode erfaringer med rundkjøringer

av Jan Haugerød

For snart 2 år siden bygde vi om noen kryss til rundkjøringer og regulerte trafikken slik at de som skulle inn i rundkjøringen fikk vikeplikt. Ulykkesregistreringen har vist at dette har vært en god og trafikksikker løsning. Vi har hittil ikke registrert ulykker etter at rundkjøringene ble etablert.

Det er krysset ved Sem kirke, Melsomvik og 2 kryss i Sandefjord som er blitt ombygd til rundkjøringer. Kryssene har tidligere vært forholdsvis sterkt ulykkesbelastet og erfaringene til nå med rundkjøringene må sies å være bare positive selv om det er forholdsvis kort tid siden reguleringene ble gjennomført.

Det spesielle med disse rundkjøringene er at rundkjøringsdiameteren er svært liten i forhold til det vi har vært vant til fra eldre rundkjøringer. I noen av tilfellene har øya i midten vært så liten at det har bydd på problemer for vedlikeholdsavdelinge. Vedlikeholdssjef Nils I. Skjevik kan fortelle at det særlig ved snøbrøyting har vært vanskelig for høvelen å komme rundt. Dette er tatt opp med planavdelingen som nå er klar over problemet. For øvrig ser vedlikeholdsavdelingen svært positivt på slike tiltak som er med på å redusere trafikkulykkene.

Vi har spurt Øystein Ludvigsen på trafikkseksjonen om det vil komme flere slike rundkjøringer i den nærmeste framtid? Han kan fortelle at det i

Rundkjøringene har vist seg å være et godt tiltak. Hittil har det ikke vært registrert noen trafikkulykker i de rundkjøringene som vi bygde for snart 2 år siden.





Nå skal sommer- dekkene kontrol- leres

Disse dekkene holder, konstaterer Jo Mathisen ved biltilsynet, Tønsberg.

Statens vegvesen skal nå sette i gang en landsomfattende undersøkelse for å få et representativt bilde av sommerdekkenes mønsterdybde for personbiler og varebiler. Minimum 4000 kjøretøyer skal kontrolleres, og undersøkelsen skal foretas av tjenestemenn ved

biltilsynene, ved stoppkontroller på vegene i og utenfor tettbygd strøk.

Bakgrunnen for at Statens vegvesen går til dette skritt, bare 2 år etter seneste undersøkelse, er de resultater Bilgummiverkstedenes Landsforbund har offentliggjort, der det konkluderes med at en stor prosent kjører med for dårlige dekk.

Undersøkelsen skal finne sted i tiden 19.–30. september. Den skal foregå i samarbeid med Norges Forsikringsforbund. Forbundet skal i det tilsvarende tidsrom foreta kontroll og fremskaffe opplysninger bl.a. om dekkmønstre på biler som har vært innblandet i trafikkuhell.

→ dag ikke er noe aktuelle planer om ombygging av vegkryss til rundkjøringer. Vi må allikevel regne med at det i tiden framover vil kunne bli aktuelt å etablere rundkjøringer i flere vegkryss i Vestfold.

TRAFIKKSIKKERHET FORAN TRAFIKKAVVIKLING

av Jan Haugerød



Arbeidene med lyskrysset er igang. Bøhler og Eggar foran «full stopp»-skiltet.

Krysset mellom E-18 og rv. 35 ved Jarlsberg Vertshus skal nå lysreguleres. Dette vil gi økt sikkerhet i et av Vestfolds farligste kryss, men trafikkavviklingen på E-18 blir vanskeligere. Vi må her regne med større kødannelse på de store utfartsdagene.

Krysset er et av de farligste på riksvegnettet i Vestfold. Siden 1977 har det skjedd 14 politiregistrerte ulykker hvorav en dødsulykke i 1981. I løpet av neste sommer vil dessuten rv. 35 øst for krysset få større trafikkbelastning i og med at Hortenstrafikken

overføres fra Barkåker til Tomsbakken. Disse forhold er de viktigste årsaker til at krysset nå blir lysregulert. Både Sem kommune og vegvesenet foretrekker å prioritere trafiksikkerheten foran framkommeligheten på E-18.

Lysreguleringen vil nok også bli merket av de av våre egne ansatte som arbeider på Ås vegsentral. Vi må anta at E-18 køen på fredagsettermiddagene i sommerhalvåret kan vanskeligjøre utkjøringen fra vegsentralen.

Lysreguleringen vil bli gjennomført i løpet av høsten.

Velt er årsak til mange sykkel ulykker

Undersøkelser viser at de fleste sykkelulykker skjer uten at andre trafikanter er innblandet, for eksempel ved at sykkelene velter, opplyser overingeniør Henrik Hvoslef i Vegdirektoratet.

Det er spesielt hyppig at barn velter og skader seg. Sykehusregistreringer forteller at det er anslagsvis 5–10 ganger så mange barn som skades på denne måten som ved kollisjon med motorkjøretøyer.

Syklister er også ofte skyldig part når det skjer en trafikkulykke. En undersøkelse av sykkelulykker i Hugesund, der voksne bilister ble skadet, viser at i nesten 2 av 3 ulykker var syklisten den skyldige part. Dette bekrefter også andre undersøkelser.

– Dette forteller at mange syklistene ikke overholder trafikkregler, sier Hvoslef. – Det hviler også et stort ansvar på foreldrene; de må være sikre på at barnet behersker sykkelene før de slippes ut i trafikken, og at de kjenner trafikkreglene.

Høsten er toptid for sykkelulykker. Syklistene har hatt stadig økning av ulykkestallene de senere år, i motsetning til de fleste andre trafikanter som enten har hatt tilbakegang eller stagnasjon i antall drepte og skadede i trafikken. Økningen i antall drepte og skadede syklistene er i hovedsak knyttet til voksne syklistene, primært fra 18–45 år.

Personalnytt



50 ÅR

Thorleif Eriksen, 9. august

60 ÅR

Sigurd Sollie, 2. september

Olav Aas, 3. september

Kristian Gavelstad, 26. september

65 ÅR

Trygve Myhre, 26. september

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

VI ØNSKER VELKOMMEN

Torunn Evensen,

praktikant planavd.

Tove Aasrum, praktikant planavd.

Anne Lise Torp, biltilsynet Larvik

PENSJONISTER

Kristian Engelstad

Lek forsiktig - voksne kjører

Barna er altfor godt representert i ulykkesstatistikkene våre. Enda mer tragisk blir det når vi vet at de fleste skadene kunne vært unngått, hvis foreldrene og andre voksne hadde tenkt seg om og vist hensyn.

Barna er de minste og mykeste trafikantene vi har. De kan ikke skjelne mellom høyre og venstre, ta sikre og riktige avgjørelser eller reagere på samme måte som oss voksne. Ikke før de er 10-12 år.

De er små av vekst og ser mer av bildører, skjermer og hjul, enn det som egentlig skjer i trafikken. Verken synet eller hørselen er ferdig utviklet, og de har problemer med å vurdere både fart og avstand. Når de på toppen av det hele er impulsive og tankeløse, forstår du kanskje hvorfor vi voksne må tenke oss bedre om – og vise mer hensyn.

Husk det når du kjører, spesielt i områder med reduserte fartsgrenser.

Ikke la barna betale for din tankeløshet

Vegdirektoratet
Statens informasjonstjeneste.