



Vestfolder'n

Nr. 2 — 1985



Vestfolder'n

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Vestfold

NR. 2 - APRIL 1985

11. årgang

Redaktører:

Jan Haugerød
Per Härter
Tore Kavli

Redaksjonsråd:

Kåre Holtung
Olav E. Krogstad
Trygve Larsen
Andreas O. Setsaa
Rolf Sommervik

Redaksjonens adresse:

Statens vegvesen
Vestfold
Boks 323,
3101 Tønsberg

Opplag

1000 eksemplarer

Trykk:

TØNSBERGS AKTIETRYKKERI

INNHold:

	Side:
Bilbeltepåbud også i baksetet	3
Mer penger til Vestfold	4
Inntak av lærlinger	5
Privatisering av vegvesenet	6
Møbeltapetsering	9
14-25 år mest ulykkesutsatt	10
Midlertidig jernbanebru	11
Et bedre samband	13
Vi er konkurransedyktige	14
Skidagen 1985	16
Drivhus på vegsentralen	18
Biltilsynets virksomhet 1984	19
Vitsestafetten	19
Biltilsynets avdelingskontor i Holmestrand	20
Skolebesøk på vegsentralen	22
Nye håndbøker fra Vegdirektoratet	23

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

Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.

FORSIDEBILDE:

Hans Thv. Kittelsen legger fram sine synspunkter på privatiseringen av vegvesenet på møtet 12. mars. Mer om dette på side 6 i dette nummeret.

Bilbeltepåbud også i baksetet

Nå har du ikke lenger noe valg. Påbudet om bruk av bilbelter i baksetet ble innført fra 1. mars i år.

Bakgrunnen for påbudet er helt klar. Som baksetepassasjer i en personbil eller stasjonsvogn er du en utsatt trafikantgruppe. Ikke nok med at du kan skade deg selv mer alvorlig når ulykken er ute, men du representerer også en fare for de som sitter i forsetene når du f. eks. i en kollisjon blir kastet mot forseteryggen. Verken beltet foran eller forseteryggen er konstruert for å tåle en tilleggsbelastning på flere tonn. Hvis vi tar utgangspunkt i et barn som veier 20 kilo og som sitter ubeskyttet ved en kollisjon i 50 km/t, vil vi få en kroppsvekt på ett tonn når barnet blir kastet framover. En fullvoksen person på 75 kilo vil i samme situasjon veie 3 tonn. Øker vi hastigheten til 70 km/t, veier samme person 4 tonn!

Vi kan nesten være fristet til å si at du kjører rundt med en elefant i baksetet uten å være klar over det når du har med deg usikrede baksetepassasjerer. Når også nærmere undersøkelser av alvorlige ulykker viser at risikoen for å bli skadet er omtrent like stor uansett hvor man sitter i bilen, er det ikke vanskelig å forstå hvorfor det er nødvendig å bruke bilbelte også i baksetet.

Påbud om bruk av bilbelte i baksetet er andre etappen i å gi baksetepassasjerene en like god sikkerhet som forsetepassasjerene. Det startet med påbud om montering av belter i alle nye biler fra 1. januar 1984. Når brukspåbudet nå er innført, vil det selvfølgelig ikke gjelde for andre enn de som sitter i biler hvor belter er montert. Her er det passasjerer selv som er ansvarlig for å ta på seg beltet. Gebyret for ikke å bruke beltet er 200 kroner. For de bileiere som ikke har belter i baksetet på sine biler, er det en enkel sak å montere inn belter. Det bør også være en plikt for disse å gjøre dette. Først og fremst for å sikre de passasjerene som tas med i baksetet, men også for å sikre seg selv mot skader som kan forårsakes av baksetepassasjerer som treffer forseteryggen med en vekt på flere tonn.

Vegdirektoratet og Trygg Trafikk har satt i gang en informasjonskampanje for å få folk til å bruke belter i baksetet. Det er vår jobb som ansatte i vegvesenet å gå foran med et godt eksempel og passe på at våre egne baksetepassasjerer bruker beltet. De av oss som ikke har biler med baksetebelte bør montere slike så fort som mulig.

Påbudet om bruk av baksetebelter gjelder for alle over 15 år. Det betyr ikke at barn under 15 år ikke skal sikres i baksetet. Årsaken er den at mindre barn uten videre ikke passer i belter som er beregnet på voksne. Barna skal selvfølgelig også sikres i baksetet, og det er i bilens baksete at barn skal plasseres. Det er nå på markedet mange typer utstyr for å sikre barn i bilen. Både spesielle seter og sitteputer som gjør at de litt større barna kan bruke de vanlige beltene. Magebeltene for midtpassasjerene kan også brukes av de litt større barna. Husk at det barnesikringsutstyret du kjøper er av en type som er godkjent av Vegdirektoratet. Da er du sikker på at du får utstyr som er fullverdig.

God tur med bilbelte, også i baksetet.

Jan Haugerød.

Norsk Vegplan 1986—89

MER PENGER TIL VESTFOLD ENN VENTET

Av Jan Haugerød

Regjeringen har i sitt forslag til Norsk Vegplan for 1986—89 foreslått at Vestfold skal få 31 mill. kroner utover de rammer som vi tidligere har arbeidet etter på investeringssiden. Dette kom fram på en pressekonferanse som Samferdselsdepartementet holdt torsdag 7. mars. Samferdselsministeren ga der også uttrykk for at problemene med E 18 i nordre del av fylket må få bevilgninger av en slik størrelse at veggen kan stå ferdig allerede i 1995.

Dette er svært gledelige opplysninger i en tid da det har sett ut til at våre bevilgninger bare går nedover og nedover. Selv om vegkontoret har fått visse signaler fra sentralt hold under marsjen, var det overraskende å få så klar beskjed både når det gjelder vegplanperioden 1986—89 og ny E 18 i nordre del av fylket.

Vi har spurt vegsjef Johan Lepperød om hans reaksjoner på disse opplysningene.

Selv om vi etter hvert har fått forståelsen av at vi ville få mer enn rammen for perioden 1986—89, er jeg glad og overrasket over at vi får hele 31 mill. kroner i tillegg. Det hadde jeg ikke håpet på. Dette tillegget vil gi oss muligheten til å bruke 22 millioner ekstra på E 18 forbi Sem og dermed framskynde ferdigstillelsen av den til 1989 mot tidligere beregnet 1990. De 9 siste millionene vil vi bruke på spesielle trafiksikkerhets og miljøtiltak som etter planen ville fått svært lite i denne perioden. Selv om vi er glade for disse 31 millionene, er det grunn til å helle litt kaldt vann i

blodet på de største optimistene. Hvis vi sammenligner med de to foregående vegplanperiodene, får vi i den neste vegplanperioden mindre penger til rådighet enn vi har hatt tidligere. Når vi justerer opp de to foregående periodene til 1985 kroner, får vi følgende tall. Per. 1978-81 359 mill. 2,97% av samlet bevilgning
Per. 1982-85 315 mill. 2,96% av samlet bevilgning

Per. 1986-89 297 mill. 2,87% av samlet bevilgning

Som vi ser av tallene, blir aktiviteten i den neste vegplanperioden mindre enn den var tidligere. Vi får her i Vestfold også en mindre del av den samlede bevilgning enn det vi har fått tidligere. Denne utviklingen er ikke bra. Hvis vi ikke hadde fått dette tillegget på 31 mill. kroner, ville vi ligget svært dårlig an, og det hadde vært



Samferdselsministeren har lovet at vi skal få ny E 18 gjennom Sande og Holmestrand innen 1995. Vegsjefen lover at vi skal gjøre det vi kan for å greie denne store oppgaven.



På samferdselsstyrets møte onsdag 20. mars orienterte vegsjefen om den gledelige utviklingen på investeringsiden både når det gjelder vegplanperioden 1986—89 og ny E 18 i nordre del av fylket.

nødvendig å redusere aktivitetene i stor grad i forhold til dagens nivå.

— Hvilke prosjekter vil vi arbeide med i den kommende vegplanperioden?

Først og fremst vil vi gjøre ferdig E 18 på strekningen Klinestad—

Tassebekk i Sandefjord. Vi vil starte arbeidene med ny E 18 forbi Sem og bruke hele 133 millioner der i løpet av perioden. Vi håper at dette kan gjøre sitt til at vegen kan åpnes i løpet av 1989. Sydoverveien i Horten er også et av de

store prosjektene vi vil sette i gang, og Elveveien i Larvik/Hedrum vil starte opp allerede i år. Vi vil også bruke ca. 37 millioner til spesielle trafiksikkerhets- og miljøprosjekter i perioden.

— Samferdselsministeren har i klar tale sagt at ny E 18 i nordre del av fylket skal stå ferdig til 1995. Hva har du å si til det?

Det er fantastisk gledelige opplysninger. Å få E 18 i nordre del av fylket ferdig i løpet av 10 år, må være den største utfordring vegvesenet i Vestfold noen sinne har stått overfor. Vi har her 10 år på oss til å planlegge og bygge ferdig en veg som med dagens pris må anslås til å koste mellom 450 og 500 millioner kroner.

— Er det realistisk å tro at vi kan greie dette?

Jeg tror at vi skal greie det. Det vil kreve en helhjertet innsats både fra oss selv, de berørte kommuner, landbruksmyndighetene og andre som får med prosjektet å gjøre. Her vil det være særdeles viktig at alle trekker i samme retning. Vi er klare til å sette i gang med arbeidet så snart Stortinget har gitt sitt klarsignal en gang i løpet av våren.

Ny ordning med inntak av lærlinger i vegarbeidsdriften

Av Anne Hov

Vegvesenet vil ta inn minst 50 lærlinger i vegarbeidsdriften på landsbasis innen utgangen av 1985.

I vårt fylke er det nedsatt et råd på tre personer, bestående av driftssjef, hovedtillitsmann og opplæringsansvarlig. Disse har vurdert saken og går inn for at det skal tas inn tre lærlinger på kontrakt i Bygg-anleggsfaget i løpet av første halvår i år.

Læretiden er tre år (5600 t.). Fradrag i læretiden gjøres ved gjennomgått fagskole eller annen

fagopplæring. Bygg- og anleggsfaget omfatter følgende fagspesialiteter hvor lærlingen senere skal avlegge fagprøve:

- tunneldriving/fjellarbeid
- grunnarbeid/anleggsteknisk arbeid
- forskaling
- armering
- betongarbeid

Det vil bli lagt vekt på å gi den enkelte lærling grundig innføring i vegvesenets driftsoppgaver. Ut-danningen vil følge Lov om fagopplæring i Arbeidslivet. Bygg- an-

leggsfaget har en felles opplæring de første to læreårene. Det tredje året retter seg inn mot en av fagspesialitetene.

Læreforholdet har en prøvetid på 6 mnd. med 14 dagers gjensidig oppsigelsesfrist. Ved inngåelse av lærekontrakt gjøres det oppmerksom på at tilsettingsforholdet opphører når læretiden er ute. Utlysning av evt. ledige stillinger foretas slik at lærlinger gis anledning til å søke ved læretidens utløp.

Inngåelse av lærekontrakt gir dermed ikke et ansettelsesforhold, men betraktes som en opplærings-situasjon uten vektlegging på produksjonssiden.

Arbeidskraftmyndighetene vil dekke store deler av utgiftene ved lærlingeordningen.

Medlemsmøte i vegarbeidsforeningen

PRIVATISERING AV VEGVESENET?

Reportasje Jan Haugerød

På kvelden tirsdag 12. mars var spisesalen på vegsentralen fylt opp til siste sitteplass. Vegarbeidsforeningens medlemsmøte med tema «Privatisering av vegvesenet?» var tydelig interessant stoff. 45 medlemmer var tilstede, og det er nesten 1/3 av den samlede medlemsmassen i Vestfold. Så hadde da også det lokale styre fått vegsjef Johan Lepperød og nestformann i Arbeidsmandsforbundet, Arnfinn Nilsen, som innledere.

Det var formannen i lokalforeningen, Hans Thv. Kittelsen som ønsket velkommen og orienterte om møtet. Han sa at utviklingen ute i driften ikke er positiv når det

gjelder de ansatte. Møtet er et forsøk på å vise at gruppen ikke «sover» og er «likeglad» når det gjelder mulighetene for å overleve i etaten. Det føles som om gruppen «smuldres» bort sakte og sikkert med den politikk som føres idag. Maskin- og bilparken reduseres og ansettelsesstoppen overholdes konsekvent i Vestfold.

I 1978 var det 230 vegarbeidere i driften. I dag er det 150. Bare på 7 år er arbeidsstokken redusert med nærmere 1/3. Hvis dette fortsetter, er gruppen «borte» om 14—15 år!

Kittelsen stilte også spørsmålet om hva dagens mannskapssituasjon gir som resultat for driften. Resultatet er at det enkelte steder tas inn privat manuell hjelp. Når det

gjelder maskinparken, er situasjonen den at enkelte maskiner får driftsstans fordi det ikke kan skaffes fører når den faste føreren er syk eller har annet nødvendig fravær. Han presiserte sterkt at det ikke er noe ønske fra foreningens side at vi skal ha så mange folk at det blir lediggang, men det virker nå som om mannskapssituasjonen er for stram. Det største problemet er at vi mister folk med kompetanse og erfaring på anleggsmaskiner. Fagarbeidere som har blitt spesialister på f. eks. brubygging går av med pensjon eller blir overført til annet arbeid uten at det kommer nye inn som kan overta og føre erfaring og kompetanse videre.

Kittelsen pekte også på at det er vanskelig å sammenligne egne og private resultater direkte. Når våre egne maskiner må bære fellesutgifter som eksempelvis eiendomsdrift, lagerdrift, administrasjon m.v., er det vanskelig å få fram de eksakte kostnadene på hver enkelt maskin. Når vi også holder brakker osv. som de private nyter godt av, men ikke betaler noe for, er det ikke vanskelig å forstå at det apparatet vi har bygd opp rundt vår drift gjør det lett for enmannsbedriftene å konkurrere med oss. I lønnsomhetsdiskusjonen blir det fort påstand mot påstand fordi vi mangler skikkelig dokumentasjon for våre tall. Denne blandede driftsformen gir etter vår mening et dårlig grunnlag for å sammenligne oss med de private. La oss få flere egne anlegg og rene entreprisearbeid. Da blir det mulig å sammenligne jobbene.

Sist lørdag hadde Kittelsen lest i avisen at Vestfold hadde fått 31 vegmillioner utover det som var ventet for den neste vegplanperioden. Han håper at dette kan bidra til at fremtiden for våre egne ansatte og egenmaskindriften blir lysere.

Vegsjef Johan Lepperød tok i sitt innlegg utgangspunkt i Norsk Vegplan. Han uttrykte glede over de



Vegsjef Johan Lepperød var også en av de sentrale personene på møtet. Her noterer han flittig detaljer fra innlegget til Hans Thv. Kittelsen.



Det er lenge siden vegarbeidsforeningen har hatt så stor oppslutning på et møte. Emnet privatisering av etaten trakk så mange av medlemmene at spisesalen på vegsentralen ble stapp full.

signaler som vi har fått når det gjelder vegplanperioden 1986—89 og planene for en rask gjennomføring av ny E 18 i nordfylket.

I utgangspunktet skal det legges driftsøkonomiske hensyn til grunn når det skal velges mellom egen-drift og entrepriser. I tillegg må det også foretas en avveining mellom økonomi og trygge arbeidsplasser for våre egne ansatte. Dette må skje gjennom en langsiktig planlegging. Entreprenene bør brukes for å utjevne spranget i virksomheten på en slik måte at vi dekker den jevne virksomheten selv og topene tas ved entreprisedrift. Dette har vi lagt opp til, og vi har økt de ansattes kompetanse gjennom kurs og opplæringsvirksomhet for å kunne møte konkurransen fra de private på mest mulig lik linje. Når det gjelder maskinparken, regner vi med en reduksjon i tiden framover mot en basis maskinpark som vedlikeholdet trenger i sin drift. For våre konkurransemaskiner må vi også regne med en reduksjon i de nærmeste årene.

Lepperød forsikret at arbeidsstyrken i driften skal holdes på et rimelig nivå slik at vi kan beholde det kompetansenivået vi nå har. Når det gjelder nyrekruttering, kunne Lepperød fortelle at det nå i første omgang er planlagt å opprette tre lærlingeplasser i driften. Ansettelsesstoppen gjelder fortsatt, men i den grad vi mener det er behov for å ta inn spesiell arbeidskraft må vi vurdere dette.

Lepperød mente at vi fortsatt må leve med blandet drift. Vi er imidlertid interessert i å drive endel rene anlegg for å få inn konkurransemomentet.

Hvordan vi skal takle den nye situasjonen med økte rammer i neste vegplanperiode og den raske utbyggingen av ny E 18 i nordfylket, har vi ikke tatt stilling til enda. Lepperød ga klart uttrykk for at framtiden nå ser lysere ut enn for noen få år siden.

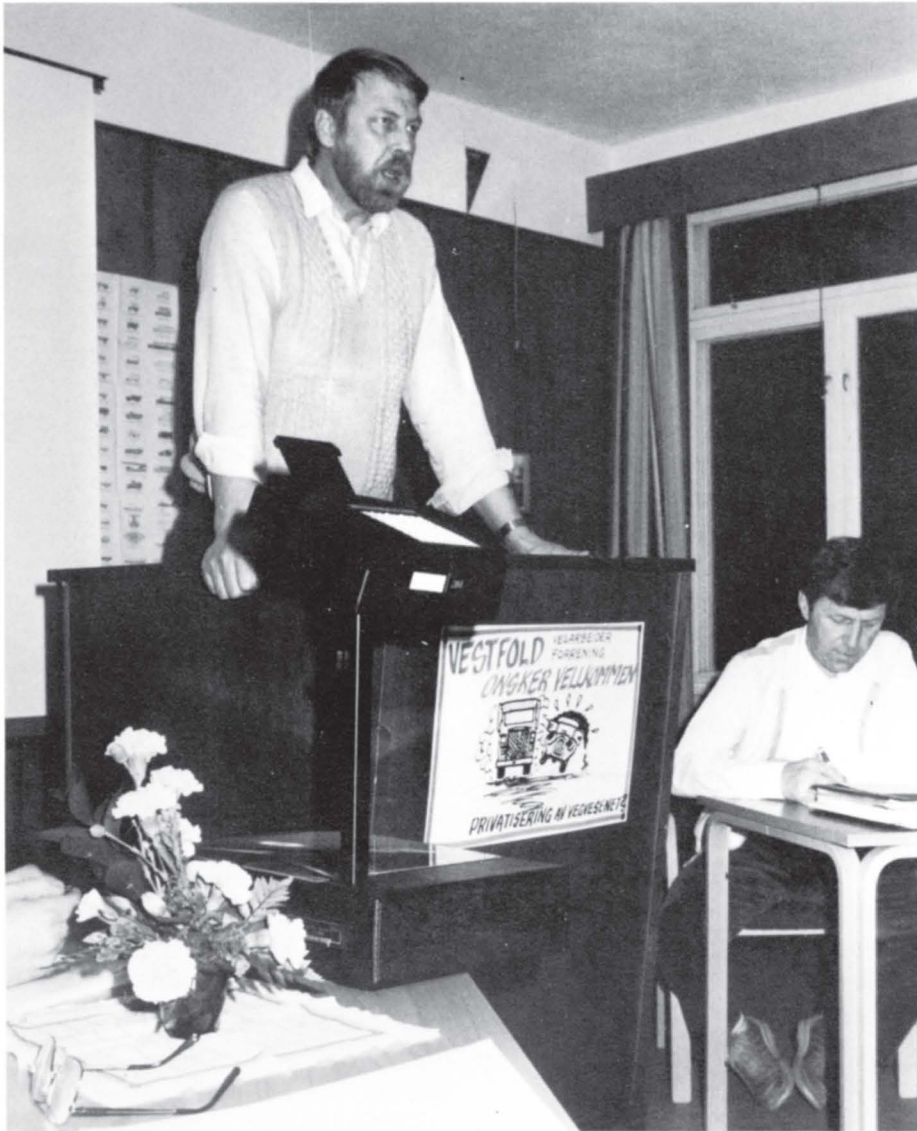
Arnfinn Nilsen fra Arbeidsmandsforbundet ga i sitt innlegg uttrykk for at målet for forbundet ikke er å få all drift over på egen

virksomhet. Vi skal ikke ende som en egen klan som lever sitt eget liv. Han hadde tro på en sunn konkurranse, og derfor er forbundet interessert i å gjøre noe med den uregulerte delen av arbeidsmarkedet som han mente ikke er sunt for noen av partene.

I fellesskap har etaten og de ansatte i driften skapt en solid plattform for de enkelte arbeidsplassene og det må det arbeides videre på. Nilsen mente at vi er fullt ut konkurransedyktige når vi kan sammenligne direkte. Her viste han til eksempler som vegdirektøren har lagt fram. Bl.a. i ren tunneldrift har vegvesenet kommet vel så godt ut som private firmaer.

Med hensyn til ansettelsesstoppen mente Nilsen at vegvesenet i Vestfold har fulgt den for lojalt. Det er bare et par andre fylker i tillegg til Vestfold som ikke har tatt inn arbeidstakere i driften de siste årene. Dessuten trodde han at Vestfold innførte ansettelsesstoppen lovlig tidlig. Han stilte også

Forts. neste side —



Nestformann i Arbeidsmandsforbundet Arnfinn Nilsen mente at vegvesenet i Vestfold innførte ansettelsesstoppen lovlig tidlig.

spørsmålet ved hvor vi skal ta en framtidig reduksjon i konkurranse-maskinparken. Vi har allerede så få konkurransemaskiner i vegvesenet at en ytterligere reduksjon vil medføre at vi nesten ikke får slike maskiner igjen.

Når det gjelder vegplanen for perioden 1986—89, vil forbundet på sin side gå nøye gjennom den. Forbundet skal gjøre det som er mulig for å få vekk de verste «utvekstene». Det vil bli kjempet hardt for å få beholde maskinparken og for å få vekk ansettelsesstoppen.

I debatten etter innleggene ble det nærmere belyst en rekke sider ved forholdet egen drift entreprisdrift. Det kom klart fram at det er

behov for å se nærmere på hvilken måte vi skal få fram de virkelige resultatene fra våre egne maskiner. Enkelte regnestykker innenfor 510 og 530 gruppen viser at vi kan ligge under de private i pris og fortsatt kjøre med overskudd. Dette kommer fram når vi trekker ut fellesutgifter som ikke har noe direkte med maskinen å gjøre.

Det ble også diskutert hva som bør gjøres med enmannsbedriftene. Disse skaper ubalanse i markedet og konkurrerer på en helt annen måte enn både vegvesenets egne maskiner og de større private entreprenørene.

Det kom også fram at våre egne maskiner ofte blir satt på de

dårligste og vanskeligste oppgavene og de private maskinene går i arbeid hvor det er langt større mulighet til å gjøre en mer effektiv jobb. Det virker som om det er de private som tar den jevne driften og at egenmaskinparken helst blir brukt for å ta toppene. Dette mente flere må være stikk i strid med intensjonene.

Som konklusjon kan det sies at møtet rettet søkelyset på mange viktige og interessante sider ved forholdet egendrift entreprisdrift. Det kom fram en rekke spørsmål som det var umulig å svare direkte på, men som er viktig i det videre arbeidet med vurderingen av vår egen virksomhet i tiden framover. Det må gis honnør til det lokale styret i foreningen for et profesjonelt og høyt faglig gjennomført temamøte.

Påskjønnelse til tilsatte

Med virkning fra 1. mars 1985 gjelder følgende:

Tilsatte som slutter og har minst 30 års tjeneste i staten gis ved fratredelsen en honnørgave til en verdi av inntil **kr. 1200,—**. I tillegg kommer en enkel tilstelning hvor gaven og blomster overrekkes.

Tilsatte som slutter og har mindre enn 30 års tjeneste i statens gis ved fratredelsen en enkel tilstelning og overrekkes blomster og gave for inntil **kr. 800,—** totalt. Samme regel gjelder tilsatte som har tjenestegjort i samme etat i minst 20 år og som slutter for å gå over i annen stilling.

Tilsatte som fyller 50 eller 60 år gis en oppmerksomhet i form av blomster, gave eller gavekort for **ca. kr. 250,—**. Samme regel gjelder for tilsatte når de har vært i samme virksomhet i 25 eller 40 år.

Personalseksjonen

MØBELTAPETSERING SOM PENSJONISTJOBB

Av Jan Haugerød

Møbeltapetsering er et fag, og Charles Trolsrud kan dette faget. Han fikk sin utdannelse i Oslo i 20-årene. Deretter drev han som læregutt og svenn fram til han tok svenneprøven og mesterbrevet i 1940. Han begynte da for seg selv som møbeltapetserermester og drev med dette fram til 1956. Da flyttet han til Sande. Han kom inn i vegvesenet i 1957 hos oppsynsmann Jahren i vedlikeholdsområde 1. Da ble det ikke mer av møbeltapetseringsfaget. Vegvokterjobben i vedlikholdet tok mesteparten av tiden, og vegvesenet ble hans arbeidsplass til han gikk av med pensjon i 1977. Da var tiden igjen inne til å ta opp det gamle faget.

Charles Trolsrud har innredet et verksted i uthuset på eiendommen sin. Der er han i full gang med å sette i stand gamle og utslitte møbler. Han sier at dette gjør han fordi han synes det er moro, og

særlig interessant er det når han får inn stilmøbler til istandsetting. Han jobber ingen 8 timers dag, men som regel blir det fra 4 til 7 timer når han først setter i gang. Det er ikke hver dag han jobber, for det hender han må en tur til byen eller gjøre andre ærend. Om sommeren er det ikke snakk om å drive inne på verkstedet. Da er det andre ting som kommer i første rekke, bl.a. pensjonistturen i vegvesenet hvor han har vært fast deltager i mange år.

Møbeltapetsering krever nøyaktighet. Det er en krevende jobb å få stoffet jevnt og pent, og kundene godtar ikke hva som helst når det gjelder utførelsen av arbeidet. Både stoff og andre materialer som må til er kostbare så det er ikke billig å få trukket om større møbler. Trolsrud holder en lav timepris så det blir billigere å trekke om møblene hos ham enn det er andre steder.



Denne gamle rokokkolignende sofaen er det mange timers arbeid på før den blir ferdig. Charles Trolsrud regner med over 40 arbeidstimer og en total kostnad på ca. 3000 kroner med materialene.



Her i verkstedet tilbringer Charles Trolsrud en stor del av tiden i vinterhalvåret.

En møbeltapetsermester skal ikke bare kunne trekke om møbler, men også bygge dem opp helt fra bunnen av. Endel gamle møbler er så dårlige at de må bygges helt opp på nytt og det er håndverksmessig arbeid av ypperste klasse. Nå har han inne en rokokkolignende sofa som må bygges opp fra bunnen av. Han regner med at det vil gå med ca. 40 arbeidstimer. Med materialer og arbeid tror han at det vil koste ca. 3000 kroner å sette den i stand. Allikevel er dette svært billig i forhold til hva en ny vil koste.

Charles Trolsrud merker godt at det i disse dager er stor interesse for gamle møbler. Han har stor pågang av kunder både fra Drammen og Oslo, og allerede nå har han arbeid nok til et stykke utpå høsten.

14—25 ÅR MEST ULYKKES- UTSATT ÅRSGRUPPE

Av Per Härter

5000 unge skades hvert år i trafikken. 150 dør i trafikkulykker. Trafikkulykker er den viktigste årsak til død og invalidisering blant våre unge. Hver skadet person koster samfunnet kr. 300 000 pr. år (i gjennomsnitt).

Dette er realistiske tall som distriktssekretærene i Trygg Trafikk, politibetjent Terje Olsen, Larvik og politioverkonstabel Brian Jacobsen, Sandefjord, la fram på en pressekonferanse nylig.

Tallenes tale er klar. Altfor mange unge skades og drepes hvert år i trafikken. Ungdommen er nå selv aktivt med i kampanjearbeidet for å rette opp statistikken, forteller Terje Olsen. At ungdommen er med i kampanjearbeidet betyr først og fremst at ungdomsklubber og foreninger skal ta aktivt

del i kampanjen. Det skal også ungdomsårskomiteene rundt i kommunene.

Kampanjen som er døpt «Ung i trafikken», bygger på en serie temahefter, fem i alt, som hver tar opp forskjellige sider av trafikkmiljøet. Heftene som har fått «tegneserie»-utforming har titler som:

- Trafikkulykker — et ungdomsproblem.
- Trafikk og alkohol.
- Kjøretøy og kjøreteknikk.
- Mennesket i trafikken.

Det primære med denne kampanjen er å få kontakt med både organisert og uorganisert ungdom. På den måten vil de selv, — og gjerne også i samarbeid med oss, kunne bidra til at ulykestallene reduseres, sier Terje Olsen.

Brian Jacobsen kan fortelle at MC-klubben i Sandefjord allerede har kommet langt med forberedelsene til sin innsats. Blant annet skal de i april arrangere en utstilling i Jotunhallen, hvor det vil bli lagt stor vekt på sikkerhetsutstyr. Det vil her også bli mulighet for å teste seg selv ved praktiske prøver i en «kjøregård».

Vi har fått god støtte fra vegkontoret og Fylkets Trafikkutvalg, forteller Terje Olsen, som også håper at med ungdommens hjelp, skal det lykkes å redusere ulykestallene for kommende år.

RUSTFRITT VEGSALT?

Norsk Hydro og Borregaard er i gang med forsøk som kan gi oss en ny type vegsalt. Dette saltet skal ikke fremkalle rustskader på bilene. Veglaboratoriet ser med spenning fram til resultatene av de analysene som nå er i gang.

Det stoffet som det nå eksperimenteres med heter kalsiummagnesiumacetat (CMA). Det er like virksomt som dagens vegsalt, men har ikke de samme negative virkningene på miljøet og bilparken.

I USA er det gjort omfattende forsøk med CMA som issmeltingsmiddel på vegene med godt resultat. Det er hittil ikke påvist noen negative virkninger på miljøet. CMA er til nå bare laboratoriefremstilt og prisen på dette saltet vil få en stor avgjørende betydning. Vi vet foreløpig ikke hva det vil koste å fremstille dette vegsaltet i stor målestokk. Imidlertid har vi både råstoffene og produksjonsanleggene. Hvis de prisoverslagene vi får blir akseptable, blir det satt i gang en mindre prøveproduksjon blir det opplyst fra veglaboratoriet.



Terje Olsen fra politiet i Larvik (t.v.) og Brian Jacobsen fra politiet i Sandefjord viser her fram noen av temaheftene som Trygg Trafikk har utarbeidet i forbindelse med kampanjen.

MIDLERTIDIG JERNBANEBRU TIL 1,3 MILL.

Reportasje Jan Haugerød

Det er ikke hverdagskost i vegvesenet å bygge bru og jernbanefylling til 1,3 mill. og fjerne alt igjen etter bare 7 måneders bruk. Dette blir imidlertid tilfellet med den jernbanebrua som nå er under bygging over rv. 312 på Auli ved Sem.

I forbindelse med ombygging av den gamle jernbanebrua over rv. 312, må jernbanen legges om midlertidig og det er disse arbeidene vegvesenets anleggsfolk har utført i vinter. Den midlertidige brua blir over 70 m lang, og midlertidig fylling ca. 350 m. Jernbanetrafikken skal settes på i mai måned.

Den gamle jernbanebrua over rv. 312 er smal og lav og det har ikke vært mulig å legge gangsykkel og sykkelvegen gjennom undergangen på en forsvarlig måte. Både hensynet til trafiksikkerheten og ikke minst problemene for transport av last med stor høyde har vært umulig da den frie høyden i undergangen kun har vært 3,8 m. Når brua nå bygges om til full høyde på 4,5 m blir riksvegen på stedet samtidig bygd om i den standard som den framtidige inn-

De første feltforsøkene kan da gjennomføres neste vinter.

Vi må forsikre oss om at det nye vegsaltet vi vil få fra industrien ikke inneholder stoffer som kan ha negative virkninger på biler og kjøretøyer. Vi vet at CMA ikke er rustfremmende. På den andre siden blir stadig nye materialer tatt i bruk av bilindustrien. Resultatene av feltforsøkene vil avgjøre når vi eventuelt kan si takk og farvel til dagens kokesalt i vegvedlikeholdet.



Våre arbeidsfolk på anlegget har nå også prøvd seg som jernbanearbeidere. Her er fra venstre Henk Samnøy, Thorleif Eriksen, Thor Opsahl og Sverre Larsen i gang med å legge ut jernbanesviller.



Det er ikke lenger noe stort problem å få på plass store og tunge jernbjelker. Mobilkrana manøvrerer den 20 meter lange og 20 tonn tunge jernbjelke som om den nesten ikke skulle veie noe i det hele tatt. Operasjonen tok bare et par minutter pr. bjelke. Det er klargjøring og tilrigging som tar det meste av tiden.



Her kommer den siste av de 20 tonn tunge jernbjelkene på plass. Thor Opsahl og Henk Samnøy passer på at den blir plassert riktig.

fartsveien til Tønsberg fra den nye E 18 skal ha. RV. 312 vil bli bygd om i over 440 m i forbindelse med bruprojektet. Gang- og sykkelvegen vil samtidig bli lagt i en permanent trasé, og i planen inngår også en lokalveg for å få bort en rekke private avkjørsler i området.

Anleggsleder Einar Lunde opplyser til Vestfolder'n at hele prosjektet inkludert bygging og riving av den midlertidige brua vil koste ca. 8 mill. kroner. I forbindelse med byggingen av den midlertidige brua, er det brukt ca. 1700 kbm lette masser i fyllingene (siporex og ytongavfall). På grunn av dårlige grunnforhold er det brukt 25 m lange pæler under de midlertidige fundamentene. Lunde forteller videre at stålbjelkene i den midlertidige brua er utlånt av NSB. Jernbanesvillene legges direkte på stålbjelkene så det er en enkel konstruksjon. Allikevel har arbeidene vært omfattende, særlig når det gjelder pælingen og arbeidene med fundamentene. Lunde sier at arbeidene har gått uten store problemer.

Mandag 11. mars ble bjelkene på det siste spennet løftet på plass

med mobilkran. Det var spennet over rv. 312 som da kom på plass.

Den frie høyden i den provisoriske jernbanebrua blir bare 3,3 m og lastebiltrafikken med høyde over dette må nå gå over rv. 35. Det er blitt utført et omfattende skiltarbeid for å varsle trafikken om dette. Skiltarbeidet ble utført av skiltseksjonen og det hele var godt koordinert. I løpet av den timen vegen var stengt i forbindelse med at bjelkene ble løftet på plass, ble alle varslingskiltene satt opp og klargjort. På begge sider av brua er det også satt opp høydemarkør som en ekstra sikkerhet mot at høye kjøretøyer skal komme til å kjøre inn i brua og ødelegge både den og kjøretøyet.

Lunde opplyser at den permanente brua vil bli 20 m lang. Arbeidene her vil starte så snart jernbanetrafikken er blitt satt på den midlertidige brua en gang i mai

Forts. side 21 —



Skiltseksjonen hadde en hektisk jobb for å skille den nye høyden i undergangen. Her er Asbjørn Hagen t.v. og Erik Jespersen i gang med oppsetning av ett av de midlertidige skiltene.

ET BEDRE SAMBAND

Målet for utvidelser og forsterkninger i sambandsnett

Av Per Härter

Store nyheter kan vi vel ikke skilte med på sambandssiden, men det har gjennom de par siste årene vært brukt en god del penger. Dette har bl.a. resultert i en vesentlig forbedring av dekningsforholdene i fylket.

Nyhetene består først og fremst i at det i 1983 ble montert ny hovedsender på Vervingen, samt automatisk telefonoverdrag på Ås. Som siste tilskudd har vi i 1984 fått ny hovedsender og telefonoverdrag i Holmestrand.

Bedre dekningsforhold i syd

For få år siden hadde vi i Vestfold bare en hovedsender som var plassert på vegsentralen. Ettersom sambandet stadig har blitt et viktigere arbeidsredskap for driften, ble det klart at denne posisjonen ga for dårlig dekning. Dette resulterte i at senderen ble flyttet til Andebu, og deknningen i midtfylket ble med dette vesentlig forbedret. Vi måtte imidlertid erkjenne at dette dessverre ikke ga særlig bedre

forhold for de andre delene av fylket. For å rette på situasjonen i syd ble det i 1983 «kjørt opp» en ny hovedsender på Vervingen, med anropsnummer 55723. Denne jobber på kanal 19. Antennen som rager hele 21 meter til værs, har gitt en vesentlig bedring av dekningsforholdene i distrikt 3 (syd).

Forbedringer i nord

For å avhjelpe radioforholdene i nordfylket, ble det ifjor høst montert en hovedstasjon i tverrslaget i Holmestrandstunnelen med antenner plassert oppe på fjellet. Denne senderen «jobber» på kanal 21. På samme tidspunkt ble det også satt i drift et tovegs automatisk telefonoverdrag på samme kanal. Sambandsforholdene må etter denne utvidelsen kunne karakteriseres som gode i nordfylket generelt, men spesielt i Holmestrand. Der er det nå blitt mulig å anrope biler som arbeider inne i tunnelen. Også i Sande er de godt fornøyd fordi det

nå også er «låt» i de tidligere radiotause sonene.

Som et lite apropos kan det fortelles at deknningen både over Andebu, (kanal 13) og over Holmestrand (kanal 21) nå er så gode at vi ved oppstartingen i fjor høst hadde meget fine forhold under en direkte samtale med «radiokontoret» i Vegdirektoratet. Samtalen foregikk fra bil og hadde fullt akseptabel kvalitet.

Nye radioer i bilene?

Også til bilparken er det anskaffet nytt sambandsutstyr. Det består av radiostasjoner av samme type som oppsynet har hatt en tid. På grunn av sykdom har det foreløpig ikke vært mulig å gjennomføre den nødvendige brukeropplæring. Nødvendige kurser vil imidlertid bli holdt så fort det lar seg gjøre. Det nye utstyret vil deretter bli montert fortløpende. Av samme grunn har det heller ikke vært mulig å få utarbeidet nye anropskataloger. Disse vil bli utarbeidet og distribuert til alle brukere så snart som mulig.

Godt samband

Etatens sambandsnett har etter hvert blitt godt utbygget. Det utstyret vi i dag har er så godt at vi vil påstå at ingen annen bedrift har tilsvarende. (Noe de fleste kanskje ikke har like stort behov for heller, men dog . . .).

Dette utstyret bør være et så godt redskap at dersom det utnyttes riktig, er det en betydelig effektiviseringsfaktor.

- Husk radiovett -

vi bruker bilbelte



-også i baksetet



Tidlig i fjor høst ble basisstasjonen i Holmestrand lagt «på lufta». Her gjøres de siste tester av f.v. avd.ing. A. Kolgrav, Vdr., mens radioservicemann I. B. Løberg fra Telemark graver og spør.

Sikringsarbeidene i Holmestrandsfjellet viser:

VI ER KONKURRANSEDYKTIGE

Som de aller fleste nå er kjent med, utførte tjenestemenn fra vedlikeholdsområde 1 ifjor høst sikringsarbeidene på Storsvensken nord for Holmestrand. Arbeidet ble utført i egen regi for å vinne erfaring, kompetanse og for å få referansepris til arbeider utført av private entreprenører. Sikringsarbeidene av Storsvensken ble regnet som det vanskeligste arbeidet på grunn av at fjellet her er høyere og vanskeligere enn resten av fjellet langs E 18 nord for Holmestrand. De øvrige sikrings- og boltingsarbeidene ble lyst ut på anbud til private entreprenører.

Vegmester Rolf Sommervik har nå fått inn alle regnskapstallene for de sikringsarbeidene vi har utført i egen regi. Når han sammenligner disse med de priser entreprenøren opererer med på sine arbeider i Holme-

strandfjellet, får vi interessante sammenligninger. Vestfolder'n har på dette grunnlaget bedt Sommervik om å gi en nærmere orientering om hvordan vi utførte vår del av sikringsarbeidene og en oversikt over kostnadene.

Beskrivelse av arbeidet

Arbeidet ble utført av egne mannskaper i tidsrommet 10. oktober—22. november 1984. Arbeidslaget besto av ialt 7 menn, hvorav 5 hadde deltatt i fjellrensk tidligere, men ikke i nettsikringsarbeid. To var korttidsansatte.

Det ble benyttet tømmervinsj til heising av nettingbuntene opp på fjellet. Hver bunt var på 3x25 m og veide 120 kg. Nettingen besto av galvanisert, grønn plastbelagt tråd Ø.3.3 mm med 80x80 mm nettmasker. Nettingen ble montert på følgende måte:

Det ble boret og montert 35—50 cm galvanisert Ø 19 mm øyebolter på fjellkanten der hvor nettingen skulle henge. Det ble sydd en brett i nettingkanten hvor wiren ble tredd igjennom og festet til øyeboltene med passende lang wire. Deretter ble nettingen rullet ned og ble derved hengende som strimler langs fjellsiden. Strimlene ble sydd sammen til sammenhengende netting med sytråd av samme kvalitet som nettingtråden. Deretter ble nettingen «spikret» fast i fjellet med nettbolter. Nettboltene var Ø 16x25—35 mm galvaniserte bolter med gjenger i den ene enden og skråsnitt i den andre. Boltene ble festet i fjellet ved at det ble boret hull som ble «ladet» med 2-komponent polyesterpatron som fikk boltene til å feste seg i løpet av ett minutt. Deretter ble det lagt en skive med 10 cm diameter i boltene, og det hele ble skrudd til med mutter. Det gikk med ca. 5—6 bolter pr. rull. Disse boltene kan sees fra vegen som små hvite prikker i fjellsiden.

Der hvor det var behov for lengre netting i fjellsiden enn 25 m, som var lengden på rullene, ble flere lengder sydd sammen. På den måten kunne nettmonteringen foregå ubegrenset i bredde og høyde.

På Storsvensken ble nettingen montert i opptil tre høyder. I den nederste delen av Storsvensken som henger utover mot vegen, måtte det benyttes 35 meters mobilkran for å trykke nettingen inn til fjellveggen slik at denne kunne «spikres» fast. Under spissen mot nord — helt øverst, henger fjellet så mye utover at det ikke var mulig å få nettingen helt inntil fjellet for «spikring». Det ble derfor lagt to lag netting på ca. 8000 kvm, som henger fritt og som er festet med



Dyktige og innsatsvillige mannskaper var en av hovedgrunnene til at vi kostnadmessig kom svært godt ut i arbeidet med sikring av Storsvensken ifjor høst. Her er Magne Stenbrenden og Sigbjørn Gjenden i gang med å sy nettene sammen langt nede i fjellveggen.



Rolf Sommervik fikk mange timers arbeid i forbindelse med ras, rensk og sikring langs E 18 i Holmestrand i løpet av 1984.

vertikale forsterkningswirer og to «mavebelter».

Det ble i alt lagt ut 8625 kvm nett, og brukt 334 stk. nettbolter, samt 60 øyebolter.

Kostnadsberegninger

Etter entreprisen ville arbeidet koste:

8625 kvm nett	kr. 441 600
554 stk. nettbolter	» 92 190
60 stk. øyebolter	» 8 350
Sum kr.	542 140
Pris pr. kvm ferdigmontert nett	kr. 62,86.

Hva kostet arbeidet i egen regi? Ifølge regnskapet er det følgende utgifter:

Lønn	kr. 168 800
Transport	» 15 100
Maskiner	» 30 000
Varer, fakturerte	» 229 900
kr. 443 900	
Varer betalt i 1985	» 4 000
Sum utg.	kr. 447 900
÷ tilleggsarb. m.v.:	
Skogrydding 28 t.	
Mont. mavebelter og forsterkningswire 56 t.	
Sum tilleggsarb. 84 t.	8 800
Wire til mavebelte m.v.	1 200
	kr. 10 000
	» 437 900
15% till. oppsyn og adm.	
	» 65 700
Sum utgifter	kr. 503 600
Pris pr. kvm. ferdigmontert nett	kr. 58,39.

Selv om vi legger til 15% i oppsyns- og adm. utgifter har vi spart 40 000 kroner på jobben, eller at entreprenørarbeidet ville vært 7,8% dyrere. Det bør også nevnes at våre egne arbeider ble fordyret ved at vi måtte bruke mobilkran til «spikring» av nettet i den nederste delen av fjellet. Dette ville blitt regnet som tilleggsarbeider fra entreprenørens side.

Konklusjonen er at vi kan gjøre en like bra og billigere jobb, enn «storentreprenørene» der hvor forholdene ligger til rette for det og kan sammenlignes direkte.

Arbeidene ble utført uten noen form for uhell, verken for de som var i fjellet eller trafikken på vegen under, og alle synes å være fornøyde. Den eneste maløren var at det ble kjøpt varmedresser til de som utførte arbeidet p.g.a. årstiden, uten på forhånd å søke om dispensasjon til det. Dette ble den ansvarlige brynet for fordi han var i tidsnød.

PENGER TIL AKSJON SKOLEVEG OGSÅ I 1985

Stortinget har bevilget 15,7 mill. kroner til Aksjon Skoleveg for 1985. Forutsetningen er at fylkene og kommunene bevilger et tilsvarende beløp. Pengene skal brukes på fylkesveger og kommunale veger for å sikre barns skoleveg. Meningen er at fylkenes trafikksikkerhetsutvalg skal foreta fordelingen av midlene innen hvert fylke.

Av de samlede midlene på 15,7 mill. kroner har Vestfold fått 800 000.

Samferdselsstyret har anbefalt at fylket skal bevilge et tilsvarende beløp, og det er gått ut brev til kommunene med forespørsel om de har aktuelle tiltak å foreslå.

SKIDAGEN 1985

Av Jan Haugerød

Vegas skidag gikk også i år på Håskén i Andebu. Der sto jeger og fiskeforeningens anlegg til disposisjon for entusiastiske skiløpere fra vegetaten lørdag 16. mars. Dagen var den aller beste med skyfri himmel og mange varmegrader. De vel 100 deltagerne i stort og smått, fikk en førsteklasses utfartsdag i det fine været. Heller ikke smøringen var det problemer med. Klisterføre sa ekspertene.

I år var arrangementskomiteen stablet på bena fra grunnseksjonen. De var imidlertid godt hjulpet fra andre hold når det gjaldt kakebaking, innkreving av premier m.m. Med andre ord så krever Vegas skidag en felles innsats fra mange hold for å bli vellykket.

Som vanlig var det akekonkurranse for de aller minste. Godt hjulpet av ivrige foreldre både bak og på akebrettene, kom alle gjennom løypa uten store problemer og uhell.

For de litt større og for de voksne, var langrenn med selvbe-

stemt idealtid viktigste post på dagsprogrammet. Med innlagt ballkast med strafferunder og appelsinspising var det vanskelig nok å treffe tiden nøye. Allikevel var det forbausende mange som hadde svært små marginer i den nesten to kilometer lange løypa. Vedlikeholdssjef Nils I. Skjevik greide det igjen. Med bare 1 sekunds margin vant han for tredje gang og fikk vandrepokalen til odel og eie.

De mest ivrige deltagerne og de med såpass kondisjon at de ikke sprenget seg på langrennet med idealtid, fikk anledning til å ta seg skikkelig ut i stafetten. Det var siste øvelse på dagens program. Etter endel overtalelser fra komiteens side, var det klart for start med 13 lag på startstreken. Stafetten var ikke mer høytidelig enn at alle lagene skulle være blandingslag, men etter hvert som stafettkonkurransen skred frem, var det tydelig at deltagerne ga alt og tok seg skikkelig ut. Med hjelp av et



Nils Inge Skjevik vant vandrepokalen for 3. gang, og fikk den til odel og eie.

entusiastisk publikum, ble stafettkonkurransen dagens øvelse.

Skidagen er ikke bare aktiviteter, men også kos. Og det ble det i aller høyeste grad i år. De som hadde medbragt kaffe og niste koste seg med dette ute på plassen foran sportsskytterhytta. De som ikke hadde tatt med seg noe eller lot seg friste av utvalget, gjorde store innhogg i Vegas kiosk.



De aller minste hadde en hard konkurranse i akebakken, godt hjulpet av både foreldre og arrangører.



Sportsskytterbanen i Andebu var også i år arena for Vegas skidag.



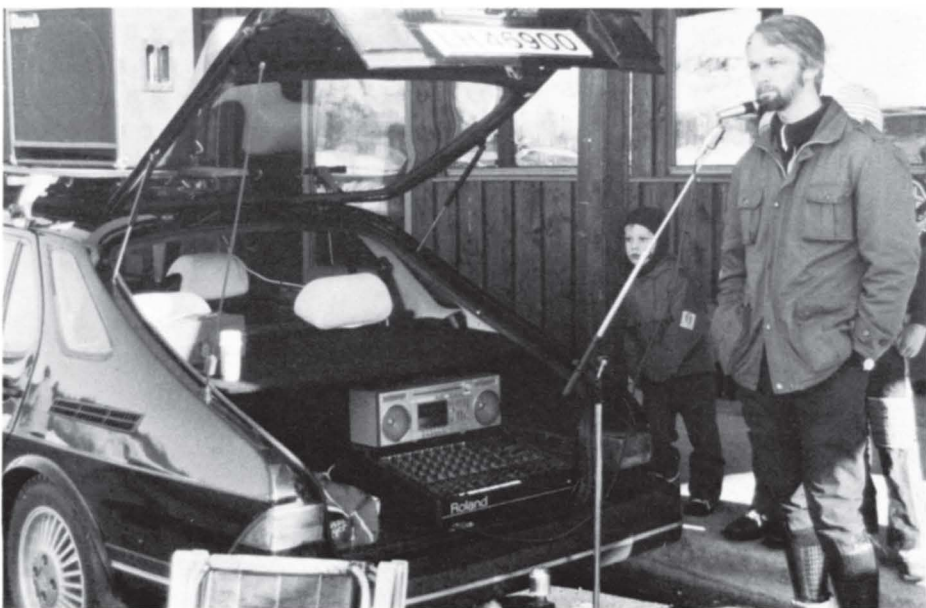
Siste post på dagens program var premieutdelingen, og for første gang i skidagens historie ble det foretatt under åpen himmel. Det var premier til alle og så mange premier at alle hadde noe å velge i.

Årets skidag ble en suksess, og det var kanskje den flotteste skidag som Vega hittil har arrangert.

Langrenn med selvbestemt idealtid var igjen den programposten som hadde størst oppslutning. Her var både store og små med.



For første gang i skidagens historie foregikk premieutdelingen ute under åpen himmel. Her var det nok å velge i for alle som hadde deltatt.



Det var grunnseksjonen som denne gangen var ansvarlig for arrangementet. Reidar Olsen hadde bl.a. jobb som speaker.

Drivhus på vegsentralen?



Drivhus på vegsentralen? Selvfølgelig ikke, dette er bare første fase i byggingen av den nye lagerhallen.

Tekst og foto Jan Haugerød

Har vegvesenet begynt i gartneribransjen? Det kan nesten se slik ut, men nei det har vi selvsagt ikke gjort. Det var bare den nye lagerhallen som noen dager under byggeprosessen kunne forveksles med et drivhus.

På fire uker i løpet av februar og mars måned, har det dukket opp et nytt byggverk på vegsentralen. Det er en maskinlagerhall som skal brukes til å lagre maskiner som ikke er i bruk. Særlig gjelder det sesongmaskiner som bare brukes i deler av året, men også høvler og biler som ikke er i bruk vil kunne plasseres her. Dette utstyret har tidligere stått ute og blitt utsatt for vær og vind.

Hallen ruver godt på vegsentralen med sine 631 kvm. 12,5 m i bredden og 50,5 m i lengden er de tørre tall når det gjelder størrelsen. Totalt vil hele stasen med planering, grunnarbeider, selve hallen og elektriske installasjoner komme på i underkant av 700 000 kroner.

Hallen er levert og satt opp av firmaet Llentab-Hallen A/B fra Kungshamn i Sverige. Tilbudet på bygget fra leverandøren var på 613 000 kroner.

Det var en litt spesiell byggetode som ble brukt. Først ble øverste del av veggseksjonene plassert og på dette ble takkonstruksjonen bygd opp. Etter hvert som dette ble gjort fiks ferdig, ble hele stasen jekket opp og en ny del av veggseksjonen montert. På denne måten ble hele hallen bygd opp uten at det i det hele tatt var nødvendig for byggefirmaet å bruke stilasjer. Det eneste som ble brukt av hjelpemidler i den retning var noen korte stiger. Det var i første fase av disse arbeidene at hallen kunne se ut som et gigantisk drivhus.

Det skal ikke monteres inn dører i fronten. Hallen er bygd som et kaldt lager uten porter i døråpningene. I den vestre delen blir det imidlertid et låsbart rom på ca. 65 kvm for lagring av mindre utstyr og redskap som helst bør holdes ute av syne for eventuelle personer som kan være på jakt etter noe å ta med seg.



Etter ca. 4 ukers byggearbeider ser hallen slik ut. Den er nå ferdig til å tas i bruk. Det eneste som nå mangler er å planere litt rundt omkring.

Biltilsynets virksomhet 1984:

SIKKERHET FRAMFOR NOE ANNET

Av Jan Haugerød

På en pressekonferanse på Biltilsynsstasjonen i Tønsberg 5. februar, presenterte biltilsynssjef Magnus Bøie og hans stab resultatene av virksomheten i 1984 for lokalpressen. Bøie uttalte her at 1984 har vært et år med en særlig sterk satsing på sikkerhetsmessige tiltak og på forebyggende arbeid når det gjelder bil og motorsykkelføreropplæringen.

Brukskontrollen, som har til oppgave å føre kontroll med tyngre kjøretøyer, utførte i 1984 hele 32 500 vektkontroller. Ved siden av dette ble det foretatt kontroller med sikring av last og transport av farlig gods. Martin Visnes kunne opplyse at det i 1984 var lagt spesielt stor vekt på dette med kontroll av kjøretøyer som frakter farlig gods. Ellers er det brukskontrollen som foretar tellinger av

kjøreløysbruken, og Visnes kunne fortelle at det er registrert en gledelig økning i bruken av kjøreløys mot slutten av året.

Kjøretøyparken i Vestfold økte noe også i 1984 og utgjorde ved årets slutt ca. 120 000 kjøretøyer, kunne Sigmund Riis fortelle. Av dette var det ca. 71 000 personbiler. Totalt ble det i 1984 kontrollert 78 700 kjøretøyer. Biltilsynet deltok aktivt i aksjon helgeulykker i løpet av sommeren og på høsten ble de vanlige dekk og lyskontrollene gjennomført i alle Vestfoldbyene.

Biltilsynet bisto i 1984 politiet med etterforskning av ialt 36 trafikkulykker.

Det gjennomsnittlige timetall for å få førerkort i Vestfold var i 1984 ca. 25 t. Dette var en liten nedgang fra året før. Gjennomsnittlig kostnad pr. førerkort var ca. 7000 kroner.

VITSESTAFETTEN



Det er Rolf Sommervik som denne gangen har tatt imot utfordringen i stafetten. Sommervik har hentet sine historier fra vegvesenet.

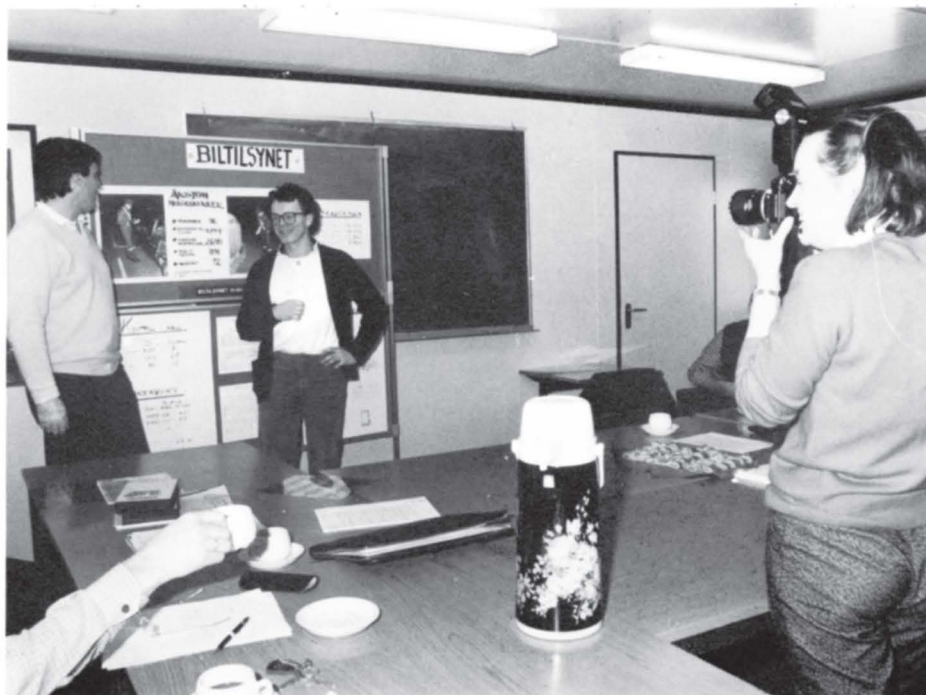
Leskur for hele fylket

Som kjent er det avviklet smilekurs for de ansatte i flere statsetater, og ifjor ble vegvesenet utropt til årets serviceetat. Med denne opplæringen og suksessen har vegvesenet virkelig satsset stort på fortsatt fremgang. I busslommer langs hovedvegene settes det nå opp leskur med smilehull mot høyre, — hvor folk kan le av hjertens lyst.

I tjenestemedfør

Det var kommet klager til vegkontoret på støy fra vegtunnelen fra beboere som bor på fjellet over tunnelen.

En av ingeniørene avtalte befaring med mannen i det huset hvor de var mest plaget av støyen. Han selv måtte på arbeid, men kona var hjemme hele dagen. Ingeniøren kom og gjorde en del undersøkelser og fikk vite at støyen var mest hørbar og plagsom når de lå i



Lars Øygard og Sigmund Riis poserer her for Gjengangerens journalist under pressekonferansen om biltilsynets virksomhet 5. februar.

Forts. side 23 —

Biltilsynets avdelingskontor i Holmestrand

LANDETS MEST SPESEIELLE?



Legatgården fra 1741 rommer biltilsynets avdelingskontor i Holmestrand. Hit må minst to av de ansatte ved stasjonen i Horten dra hver tirsdag for å betjene publikum i nordre del av Vestfold.

i Holmestrand. På den tekniske siden er Egil Rønning mer eller mindre fast på avdelingskontoret. På dager med spesiell stor pågang av føreprøvekandidater, må det være to fra den tekniske siden for å komme gjennom dagens program.

Da vi besøkte kontoret en tirsdag i slutten av mars, var Berit Larsen der fra kontorsiden. Egil Rønning var den dagen den eneste fra den tekniske siden.

Avdelingskontoret har svært lite teknisk utstyr. Det er ingen tilknytning til autosysanlegget, og heller ikke noe apparat for utstedelse av de nye førerkortene. Det mest tekniske utstyret kontoret har, er den lille laminatmaskinen som smelter de nye førerkortene inn i

Reportasje Jan Haugerød

Biltilsynet i Horten har avdelingskontor i Holmestrand. Avdelingskontoret er bare oppe om tirsdagene. Om ikke dette kontoret er landets dårligste, så må det være landets mest spesielle biltilsynskontor. Her får alle sertifikat, og mange får også sertifikatet i posten!

Avdelingskontoret i Holmestrand ligger i Legatgården som skal være fra 1741. Selv om kontoret er pusset opp, bærer det preg av å være gammelt. Gulvet er skjevt og det samme er tilfelle med veggene. På spesielt varme sommerdager forekommer det en merkelig lukt i lokalene. Hva dette kommer fra er det ikke godt å si, men de ansatte har mistanke om noen små dyr som har forvillet seg inn i vegger og gulv. Tidligere var også støyen fra E 18 plagsom, men dette bedret seg da gjennomgangstrafikken ble flyttet inn i fjellet.

Det er de ansatte ved stasjonen i Horten som hver tirsdag må reise de to milene til Holmestrand for å

holde kontoret i gang. Det utføres forskjellige kontortjenester, og på den tekniske siden er det førerprøver som foretas. Teknisk kontroll, avlesning av kilometertellere m.v. må gjøres i Horten.

På kontorsiden er det fire stykker som bytter på å ta hver sin tirsdag



Når kontoret først er oppe, har Berit Larsen og Egil Rønning nok å gjøre bak skranken med å betjene publikum.



Tommy Andersen fra Hof Bilopphogging er fast kunde på kontoret. Han gjør ingen ting av at kontoret er gammelt og dårlig. Han får den service han skal ha allikevel. Heller ikke han vil at kontortjenestene i Holmestrand skal legges ned.

det tette plastomslaget. Det manglende utstyret gjør at kontordagen i Holmestrand må forberedes godt på stasjonen i Horten dagen før. Egil Rønning forteller at det til hver kontordag må tas med et vognkortarkiv over de kjøretøyene som er registrert i distriktet, og de må ha med noen prøveskilt. Disse må kundene levere på politikammeret etter bruk. Alt av førerkort må klargjøres i Horten og tas med.

Hvis publikum skal ha opplysninger om kjøretøyer som er registrert i andre distrikter, må de ringe stasjonen i Horten hvor opplysningene finnes fram på skjermterminalen. Alt dette skaper en tungvint rutine og mye ekstraarbeid.

De som skal ha førerkort må bringe med seg et sort/hvitt bilde. Først må kandidatene gjennom teoriprøven. Når den er bestått, blir førerkortene til alle som skal opp til

den praktiske kjøreprøven førstkommande tirsdag utstedt i Horten på forhånd. Således får alle utstedt førerkort, men de som stryker i den praktiske delen får heller ikke i Holmestrand utlevert førerkortet selv om det ligger klart med bilde og det hele.

De som skal fornye førerkortet i Holmestrand, må levere inn bilde og nødvendige opplysninger på kontoret. Dette tas med til Horten hvor førerkortet utstedes og deretter blir det stappet i en konvolutt og sendt eieren gjennom posten.

Avdelingskontoret i Holmestrand gjør arbeidssituasjonen ved stasjonen i Horten vanskelig. Det har også vært på tale å legge ned kontoret, men da våknet nordre Vestfold. Det ble store og mange protester og de resulterte i at planene foreløpig ble droppet. Folk godtok ikke å reise to mil lenger hver vei, men så er også to mil langt i Vestfold-målestokk!

Når vi også tar med at biltilsynet ikke har kommet til Holmestrand ennå, har vi nevnt det meste om avdelingskontoret. Her står det fortsatt Statens Bilsakkyndige på gamle matte glassruter i vinduene, men bevares, det går ikke an å bytte ut disse i en så gammel og ærverdig bygård.

Midlertidig bru ...

Forts. fra side 12 —

måned. Vi regner å være ferdig med den midlertidige brua tidligere, men NSB vil vente med å sette trafikken på til tælen har gått og fyllingene har satt seg skikkelig.

Arbeidene utføres i sin helhet i egen regi. Det er oppsynsmann Per Naas som er daglig leder på stedet og med seg har han Renny Böhmer, Sverre Larsen, Thorleif Eriksen, Thor Opsahl og Henk Samnøy som er elev ved bygg og anleggslinjen på Tønsberg yrkeskole. Han har valgt å få sin praktiske opplæring i forbindelse med skolen i vegvesenets anleggsavdeling.



Selv i lave hastigheter er det farlig å stole på at man er sterk nok til å holde seg for ved en kollisjon. Bruk bilbeltet.

Skolebesøk på vegsentralen

Tekst og foto: Jan Haugerød

Alle de 120 elevene i 1. til 6. klasse ved Mortenåsen skole på Eik, har i løpet av fire onsdager i vinter besøkt vegsentralen og fått orientering om vintervedlikeholdet av vegene og de problemer vegvesenet har med å holde vegene farbare på vintertid. «Trafikk om vinteren» er valgfag ved skolen og det var lærer Lars Endresen som hadde tatt initiativer til besøket på vegsentralen.

På vegsentralen ble elevene mottatt av Martin Nordkvelle som ga en orientering om vegsentralen og mange av problemene i forbindelse med vintervedlikeholdet. Oppsetting av brøytepisk og hvor viktig det er at disse får stå i fred, var et viktig emne. Elevene fikk



Martin Nordkvelle kunne gi mange interessante tall om brøytepisker og brøytepiskoppsetting.

også se lysbilder og fikk en orientering om vegvesenets viktigste oppgaver ved siden av å vedlikeholde vegene.

Elevene hadde med seg et skjema med en rekke spørsmål hvor de fant svarene i den orienteringen som ble gitt. Dette gjorde nok sitt til at det var en svært så interessert og spørrelysten

forsamling. For de aller minste var det nok ikke godt å fatte dimensjonene, når det blir sagt at vegvesenet bruker over 30 mill. kroner hver eneste dag hele året for å holde virksomheten i gang. Lettere var det å forstå at det koster ca. 8 kroner å få satt opp en brøytepisk. At det koster nærmere 30 kroner å sette opp en ny pisk der hvor en tidligere oppsatt pisk er blitt fjernet, gjorde også inntrykk på forsamlingene.

Etter en halvtimes orientering i spisesalen, var det avsatt en halvtime til å se på vegsentralens forskjellige aktiviteter. Elevene fikk en tur gjennom verkstedet, lageret og smia, og ikke minst skulle de telle brøyteploger, strøapparater og brakker som var lagret forskjellige steder ute på området.

Timen på vegsentralen gikk nok fort for de fleste, og det var mange nye og interessante inntrykk de aller fleste tok med seg tilbake til skolen.

Det kan også nevnes at elevene etter vegsentralbesøket dro videre til Jarlsberg flyplass hvor de fikk testet bilens bremselengder i forskjellige hastigheter.



For elevene ble det mange nye inntrykk. Her i smia måtte Roald Karlsen svare på en rekke spørsmål.

NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

061 - Veg- og kjøretøystatistikk. Vegdata 132 s.

Formålet er å presentere sentrale statistiske oversikter om:

— vegnettet, transportvirksomheten på vegnettet og i ferjedriften, over virksomheten knyttet til kjøretøyer, om registrerte kjøretøyer, kjøretøykontroller, førerkort og kjøretøyverksteder, over hovedtall for utgifter, inntekter og sysselsetting i vegsektoren.

083 - Personalstatistikk. Vegdata 120 s.

Håndboken inneholder foruten en hovedoversikt over den totale sysselsettingen i vegvesenet, egne kapitler for sysselsettingen i administrasjon, oppsyn og sysselsettingen i vegarbeidsdriften. I disse kapitler gis stillings- og aldersfordeling av arbeidstakerene i de enkelte fylker. Lønn, yrkesskade og fravær i vegarbeidsdriften er omtalt i separate kapitler. De fleste oppgaver i denne håndbok er tidligere utgitt.

114 - Kabelutstøping - bruer. Veiledning. 16 s.

Foruten at veiledningen tar utgangspunkt i norske forhold og erfaringer med utstøping av hengestangskabler, er den samtidig på flere områder samkjørt med tysk DIN 3092 «Metallische Drahtseil-Vergüsse in Seilhülsen» av november 1979. Tidligere revisjoner av «Retningslinjene» er gjort i samarbeid med Det Norske Veritas.

Veiledningen er en revidert utgave av de tidligere «Generelle retningslinjer for utstøping av kabler i kabelhoder» av juni 1980.

115 - Analyse av ulykkessteder. Veiledning 122 s.

Siktemålet ved denne håndboken er å gi et opplegg for hvorledes en på en systematisk måte kan analysere trafikkulykker, for derved å kunne avdekke forhold som kan utbedres med fysiske tiltak på ulykkesbelastede punkter og strekninger.

Personalnytt

50 ÅR
Christian Bræin Christian, 12. juni

60 ÅR
Gudmund Skogen, 6. mai
Knut Bøyum, 12. mai
Georg Kirkevold, 19. juni
Georg Uhlman, 19. juni

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

VI ØNSKER VELKOMMEN
Knut Telenius, praktikant på planavdelingen

ENDRINGER I ARBEIDS-
OMRÅDER/TILSETTINGER

Steinar Aspen er tilsatt som leder av planseksjonen fra 1/3 d.å.

Per Vaadal er tilsatt som leder av personalseksjonen fra 1/3 d.å.



Fra 1. mars 1985 har passasjerer i baksetet på personbiler hvor bilbelter er påbudt montert, plikt til å bruke dette.

Vitsestafetten ...
Forts. fra side 19 —

senga på soverommet. Dette måtte selvfølgelig også undersøkes.

Litt senere på dagen kom mannen innom for å høre om hvordan det gikk med undersøkelsen, og finner «granskeren» i senga uten (ytter)tøy. Dette førte til en kjedelig situasjon, og ingeniøren forsøkte seg med følgende kommentar til situasjonen: «Jeg ligger og venter på store lastebiler, — det er de som støyer mest».

Rolf Sommervik lar stafetten gå videre til Arne Rekstad.

HOLDNINGSKAMPANJEN FOR KROPPEN DIN

Vondt både her og der

Muskelskjelettsykdommer er et felles navn for plager, ubehag og sykdommer som rammer muskler, sener, leddbånd, leddbrusk og knokler. Gruppen omfatter alt fra mindre, kortvarige plager til langvarig ubehag og kroniske smerter. Det er vanskelig å skille mellom de forskjellige gradene. Derfor bruker vi betegnelsen sykdommer om hele gruppen.

De vanligste muskelskjelettsykdommene er: Muskelsmerter

Disse kan oppstå i alle muskler. Plager i nakke og rygg er mest vanlig. «Spenningshodepine» er også et velkjent problem. Lumbago betyr rett og slett smerter i nedre del av ryggen. «Hekseskudd» er akutt lumbago. Isjias er betegnelsen på en lidelse hvor smertene stråler ned i bena.

Senebetennelser

Blir sener og bånd overanstrengt, er betennelse ofte resultat. Velkjente tilfeller er «tennisalbue» og det som ofte har vært kalt «yrkesnevrose».



Slitasjegikt

Er ofte resultatet av overbelastede ledd over lang tid.

Hva er overbelastning?

Kroppen vår er avhengig av bevegelse, og den **skal** belastes. Ellers visner muskler og sener hen. Jevn mosjon er viktig for å styrke kroppen og holde den myk. Men det er en klar grense for hvor store belastninger kroppen tåler. Blir denne grensen overskredet, er vi i faresonen. Det er om å gjøre å finne sin egen grense og holde seg innenfor denne.

Det finnes mange måter å overbelaste kroppen på. Og det er ikke bare snakk om tunge løft og harde fysiske anstrengelser. Selv et lett løft kan knekke en sterk rygg — dersom det utføres galt.

Psykiske belastninger som f. eks. mas fra dine omgivelser, vantrivsel, personlige problemer, kan føre til at du blir anspent. Spennes musklene unaturlig mye, og kanskje over lengre tid, får du smerter. Stiv nakke og hodepine er utbredt.

Kan vi unngå belastningssykdommer?

Ja, det er mulig. Men har du først pådratt deg en belastningssykdom, er det sannsynlig at plagene vil komme tilbake. Det beste er derfor at vi setter kreftene inn på å forebygge dem.

Årsakene til belastningssykdommene er mange, og det finnes ingen enkel løsning på problemet. Ofte ligger de største farene i omgivelsene rundt oss. Arbeidsbordet er kanskje for lavt. Stolen er dårlig. Kjøkkenbenken for høy. Tiden er ofte for knapp. Sammen eller hver for seg kan disse forholdene slite på kroppen din, og plagene kommer.

Vi har bare en kropp

Kroppen vår har vi fått utlevert en gang for alle, det er lite vi kan gjøre med det. Omverdenen derimot, er i stadig forandring, og den kan vi som oftest påvirke. Vær god mot kroppen din — sørg for at omgivelsene i størst mulig grad tilpasses din kropp. På jobb såvel som i fritid.

Tenk deg om

Ofte ligger årsaken til at vi får plager i måten vi utfører forskjellige oppgaver på. Vi løfter galt, vi bærer for tungt, kanskje vi må jobbe for lenge uten å ta pauser, kanskje utsettes vi også for en masse unødvendig stress. Mye er vunnet hvis vi får muligheten til å slakke ned litt, tenke oss om, før vi gir oss i kast med de daglige utfordringene.