

VEGAVIS FOR VESTFOLD



NR 1/74

årgang 1



BEDRIFTSAVIS FOR vestfold vegvesen

Nr. 1

oktober 1974

1. årgang



Redaktør: Jan Haugerød

Redaksjonssekretærer:
Ingeborg Gulestøl
Mary Kristensen

Redaksjonsutvalg:
Trygve Rognan
Bjørn Skøie
Rolf Sommervik
Frank Rød
Hans Th. Kittelsen

Redaksjonsadresse:
Vegsjefen i Vestfold
Postboks 323
3101 TØNSBERG

Opplag 800

Trykk:
Tønsbergs Aktietrykkeri

Innhold:	side
Første vers av en svanesang	3
Redaktøren har ordet	4
Reviderte forskrifter om ekstralys	5
Kongevegen gjennom Vestfold	6
Ombygging av fylkesvegbruer i Vestfold	11
El8 utenom Larvik	13
Trafikksikkerheten i fokus	15
Statens bilsakkyndige i Tønsberg	20
Fra vernefronten	24
Bedriftsidrettslaget	26
Med en enkel tulipan	29
Organisasjonsplan for vegvesenet	30
Navnekonkurranse	31



Förste vers av en svanesang

Vegsjejef Leif Moy



For et halvt århundre siden hadde vi i Trondheim et studenttidsskrift som het "Under dusken", kanskje eksisterer det ennå. Under pseudonymet "Dispachør Henriksen" skrev en senere kjent professor naivt-infame referater fra studentersamfundets møter. En gang skrev han følgende: "Samfundet besluttet at man i stedet for å synge våre sanger, skulle trykke dem."

Vi har her nede i grevskapene ikke kunnet unnlate å observere at det ene vegkontor etter det andre har satt i gang utgivelse av bedriftsavis. Som de nøkterne og vinnskipelige mennesker vi vestfoldinger er, har vi nøyhet oss med å sende ut til alle medarbeidere fylldige referater fra Samarbeidsutvalgets møter, bilagt viktige meldinger av matnyttig karakter. Dessuten har vi på årlige informasjonsmøter gjort rede for vegpolitikk og -planer.

Det sies at det nå er bare 5 fylker som ikke utgir bedriftsavis. Derfor sniker det seg inn en følelse av at nå ringer klokken også for oss. Så er det altså at ovennevnte ideassosiasjon med dispachøren innfinnes hos undertegnede. Er ikke jobben ute på vegene og ikke i en redaksjon. Jo, det er nok så, men meget er forandret den siste menneskealder - fra feisel til borvogn, fra grusrive til motorhøvel, fra kontobok til datamaskin. Vi blir mer og mer spesialisert, og kanskje det kan være nyttig med en kontakt oss imellom i form av en bedriftsavis. Kanskje kan vi på denne måte også gi vårt bidrag til vegvesenets historie og til

fylkets kulturhistorie, ja det tviler jeg ikke på, når jeg tenker meg om.

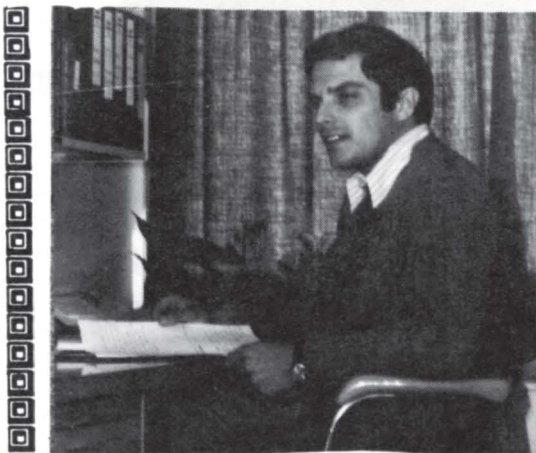
La oss da trøstig kaste loss og legge ut på dypt vann.



Redaktören

har

ordet:



"Bedre seint enn aldri". Vi kan trygt bruke det gamle ordtaket når vi snakker om avisa vår. Mange fylker har allerede vært i sving i flere år, men vi har bare stilt oss avventende og fulgt utviklingen nøye.

Når vi nå har tatt skrittet fullt ut og kastet oss ut i avisbransjen, tror jeg vi skal greie oss bra. Vi har jo høstet noe erfaring og fått gode råd av veteranene i bransjen.

Det kan vel være at noen rister på hodet og spør hva vi skal med bedriftsavis. Har vi ikke nok å stille med fra før? Vi må da huske på at vegvesenet er en litt spesiell etat hvor de ansatte er spredd utover hele fylket og har minimal kontakt med hverandre. Vi kjenner kun de nærmeste arbeidskameratene. Som ansatte i samme etat burde vi hatt langt bedre kontakt

med hverandre. Det er på dette felt bedriftsavisa kan gjøre noe. Avisa skal i første rekke være ned på å skape bedre kontakt mellom våre forskjellige avdelinger og gi et tverrsnitt av hva som skjer innen etaten. På den måten kan vi lære hverandre bedre å kjenne.

Det er opp til dere alle å bestemme hvor god avisa skal bli. Det er ikke vi i redaksjonen, men dere andre som med forskjellige artikler kan skape den rette tonen i avisa. Vi skal bare bearbeide stoffet. Vi vil derfor oppfordre alle til å hjelpe til å holde liv i avisa. Tenk ikke på skriveferdighetene, vi skal hjelpe til så godt vi kan.

Som dere sikkert har sett, er avisa ennå ikke døpt. Vi mangler navn. Her trenger vi hjelp fra alle, og håper dere har noen gode forslag. Se mer om dette på 3. omslagsside.

Til slutt håper jeg ingen er redd for å kritisere, slik at vi med neste nummer får en langt bedre avis. Neste nummer ja, - vi håper det kommer en gang utpå vinteren. Vi vil da presentere vinneren av navnekonkurransen og komme med mye annet vegstoff.

Jan Haugerød



REVIDERTE FORSKRIFTER OM EKSTRALYS
Gjeldende fra 1. oktober 1974

Som tidligere kan bil fortsatt ha 2 kurve/tåkelys montert symmetrisk på bilens front med nærmere spesifiserte mål for avstander fra bakken og fra bilens ytterste begrensning. Fra 1. oktober skal alle slike lys (både nye og tidligere monterte) kobles slik at de bare skal kunne lyse sammen med parkeringslyset. D.v.s. så fort fjern- eller nærlyset tennes skal kurve-/tåkelysene slukke.

Forts. side 14

Kongebegen gjennom Vestfold

av overingeniør Eilef Hellem

Først for omkring 300 år siden ble det her i landet gått i gang med det som vi kan forbinde med bygging av offentlige veger. Før den tid eksisterte det fra eldgammel tid ride- og kløvveger. Både Gulatingsloven fra mer enn 1000 år tilbake i tiden og den senere Magnus Lagabøters lov, hadde bestemmelser om hovedveger - tjodveger - slik de hadde ligget fra for-dums tider, om rydding og vedlikehold av vegen og likeledes forskrifter om bruer og ferjer. Ellers foregikk ferdseien for det meste over vann og sjø. Transport innenlands måtte helst foregå på vinterføre.

Det kan være interessant å merke seg hvordan begge disse lovverk tok hensyn til dyrket jord: Om en bonde hadde vegen over sitt jorde (sin bø) kunne han selv legge den om til utmark bare den var like framkommelig under alle forhold som før. Det betydde ikke så mye om vegen ble lengere den tid.

Vi husker den praktfulle vogn fra Osebergfunnet fra tiden for mer enn 1100 år siden, som kan etterlate et spørsmål om veger for hjulredskap. Vognen var vel helst en gjenstand på stas - kanskje en hjemført ide fra utenverdenen - og er antatt å ha vært nyttet ved religiøse seremonier.

I Sigrid Undsets verk om Kristin Lavransdatter fra tiden før Svartedauen, går det fram at de brukte vogner under en reise fra Gudbrandsdalen til Trøndelag. Reisen foregikk over Romsdalen til Mørekysten og videre med båt derfra. Det gikk enda 300 år og mer før det eksisterte veger for vogner her, og forfatteren kan vel i dette tilfellet ikke ha vært så nøye med historisk pålitelighet.

En slags veg på langs gjennom Vestfold har eksistert i 2 - 3000 år er det blitt hevdet i historiske påstander.

I 1624 - 30 ble det i forbindelse med anlegget av Kongsberg Sølvverk bygget en kjøreveg fra Kongsberg til Hokksund. Transporten videre måtte foregå på elva. Adskillig senere, i 1665, ble vegen ferdig bygget helt fram til Christiania. Dette var antakelig den første veg i Norge som var planlagt som kjøreveg.

I 1660-årene ble også vegen gjennom Vestfold mellom Drammen og Larvik bygget - den Jarlsbergske hovedveg som den het den gang. Dette er altså vår veg som vi skal ta for oss enkelte spredte trekk ved i den utvikling den har hatt fram til vår egen tid. Det ligger en utvikling bare i vegens mange navn:

Jarlsbergske hovedveg (1665)
Kongevegen
Vestlandske hovedveg til 1927?
Sørlandske hovedveg
Ravegen
Riksveg 40 til 1964
Europaveg 18

Hovedvegen gjennom Vestfold fikk altså en relativt tidlig start. Noen vegbygging av betydning omkring i landet ellers ble det ikke før på 1700-tallet.

En må ellers undre seg over at det sto så dårlig til med vegene her i landet og at vi kom så sent i gang med bygging av kjøreveger. I forhold til våre naboland og til Europa ellers lå vi langt etter slik, det måtte ha sammenheng med at vi på mange måter var en utkant. Det var ingen administrasjon heller som kunne påskynde og ta seg av vegene. Vi skal her merke oss årstallet 1665 som en viktig begynnelse. Det år ble det utnevnt to Generalveggestere - det ble senere fire - som kom til å bli begynnelsen til det norske vegvesen. Under seg hadde Generalveggestrene veginspektører og lensmenn.

"Generalveggestertiden" varte i 159 år, og tok slutt da vi i 1824 fikk vår første veglov som la vegvesenets

ledelse til amtmennene. Vegdirektoratet ble opprettet først i 1864.

Generalvegmeistrene arbeidet under vanskelige forhold. Bevilgningene var små og bøndene, som i betydelig grad fikk bære byrdene ved pliktarbeide både ved anlegg og vedlikehold, tildels langt borte fra sitt bosted, hadde liten sans for nytten av disse vegene. Naturlig nok var de lite villige til de offer de ble pålagt, og vegarbeidet og vegautoritetene var mektig upopulære. Sett på en annen måte ga slitet betydningsfulle resultater.

Fra først av besto vel utbyggingen av vegene for det meste i utbedring av de gamle ride- og kløvveger, slik at de kunne kjøres med hjulredskap. Fra slutten av 1700-tallet, da det ble en ny fart i vegbyggingen, tok utbedringene mere form av omlegginger og nybygg.



Vi vender tilbake til vår Jarlsbergske hovedveg fra siste halvdel av 1600-tallet.

Fra Drammen gikk vegen ut fra Tangen, der det visstnok var oversetting over Drammensfjorden fra Lierstranda. Bru over Drammenselva eksisterte ikke, den kom først i 1813. Vegen tok opp helt øst for Nordbykollen over Solumshøgda til Eik. Det gikk nesten 200 år - først omkring 1860 - før vegen ble flyttet til Kobbervikdalen.

Videre fra Eik gikk vegen gjennom Sandebygda og fra Sande kirke langs sjøen fram til Kleivbogen nordligst i Botne. Det var her vi hadde den famøse Angers klev - kleiva ved fjorden (Sandebukta). Fra havets nivå hadde vegen i et sammenhengende opptrekk med usannsynlig stigning opp til 175 meter over havet. En kan den dag i dag få et levende inntrykk av denne del av fylkets første kjøreveg ved en fin søndagsskøgtur hvor en kan komme fram med bil til Nordre Kleivan.

Fra toppen av Angers klev utgjorde vegen en "Platåveg" fram til Gudem og Grefsrud, og førte videre derfra langs "Vålevegen" - fylkesveg 675 - fram til Voll og Kopstad i Borre.

Holmestrand hadde helt til slutten av 1700-tallet sin eneste adkomst over den ekstremt bratte Nordre Klev.

Fra Kopstad førte hovedvegen i store trekk der vegen har sin trase i dag over Undrumsdal fram til Sem og Tønsberg. Det var så tidlig som i 1593 bru over Aulielva ikke langt fra det sted der det tidligere hadde vært vadested. Ellers fulgte vegen videre sydover nokså naturlig langs Raet.

Over Lågen var det oversetting med ferje ved Holagropa og Stubberud vel en kilometer sønnenfor den nåværende Bommestad bru. Fra Larvik gikk vegen ikke som nå etter den nåværende "Skienstvegen" til Eidanger, men førte over Brunlanes langs nåværende riksveg 302 til Helgeroa, hvor en for å komme videre måtte i båt over Langesundfjorden.

Det eksisterte altså før år 1700 en kjøreveg gjennom fylket. Et veldig framskritt var vegen i sin tid, trass sine følbare mangler, spesielt var Angers klev uhyre slitsom og vanskelig. (Det finnes karakteristiske og pussige beretninger om passasjer av dette vegparti). Likeledes var ferjestrekningen over Lågen og over Langesundsfjorden tungvinte.

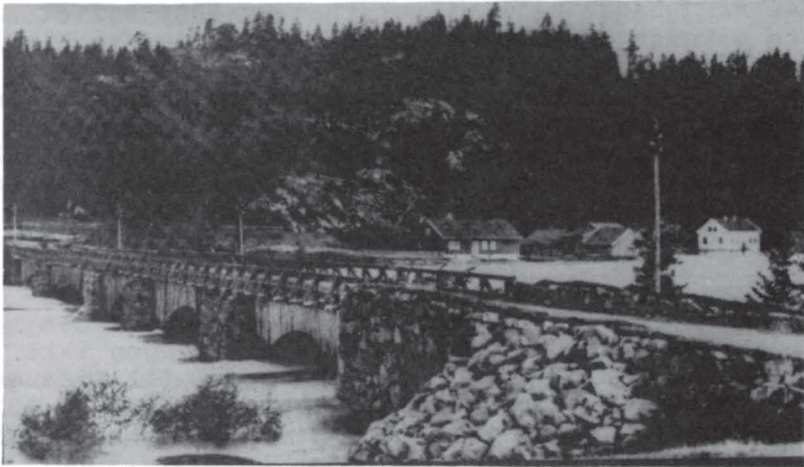


Det gikk mer enn 100 år før det skjedde noe av betydning for å bedre disse vanskelige partier.

Vegen langs sjøen mellom Sande og Holmestrand ble opparbeidet i årene 1790 - 93. Derved var en klar av Angers klev. Holmestrand fikk nå vegen gjennom byen, og glade var nok Holmestrands befolkning for det - så lenge d e t varte----.

Videre fra Holmestrand kom hovedvegen til å gå opp Søndre kleiv - Nyvegen - til Grefsrud og videre som tidligere etter "Vålevegen".

Bru over Lågen ved Bommestad ble bygget av svenske krigsfanger og ble ferdig i 1808. Denne ble påkostet en større ombygging i 1870-årene.



Den første Bommestad bru

Hovedvegen gjennom Vestfold hadde altså utviklet seg til en etter datidens forhold god standard da den nasjonale vurløsning kom i 1814.

Partiet mellom Larvik og Eidanger, "Skiensvegen", ble imidlertid ikke opparbeidet som kjøreveg før omkring 1860. Kokkersvollbakkene innen Telemark var her i lengre tid et stort problem.

I store trekk har ellers det som senere har skjedd med vegen inntil vår egen generasjon, fulgt den samme trase som for snart 200 år siden. En større omlegging skjedde så sent som i 1925 - 27 da vegen mellom Holmestrand og Nykirke ble ferdig - men da er vi langt inne i vårt eget århundre og et godt stykke inne i bilalderen.



OMBYGGING AV FYLKESVEGBRUER I VESTFOLD

avd.ing. A. Nordbotten

Først i 1960-årene var de fleste fylkesvegbruene i Vestfold meget svake, og det var få veger som kunne tillates trafikert med vanlige lastebiler og busser. Dette resulterte i store vansker for næringslivet idet det ikke kunne foreta rasjonelle transporter. I 1966 satte en opp en liste på 28 bruere dimensjonert for 3 - 5 tonns akseltrykk og hvor deler av bærende konstruksjoner besto av treverk som var angrepet av råte. Kostnadene for ombygging av disse bruene ble anslått, og det ble utarbeidet prioriteringslister som sammen med en beskrivelse av bruens stand og næringslivets behov for transport, ble oversendt fylkesmannen. Fylkesmannen tok saken til underretning, og vegvesenet ble bedt om å føre opp bruene til bevilgning i budsjettene.

Dette ble gjort, og fylket startet sitt bruprogram. Senere er bruprogrammet utvidet, og da delvis med midler over statsbudsjettet til forsterkning av fylkesvegbruere som er viktige for tømmertransport.

I 1966 hadde en 120 fylkesvegbruere, hvorav 40 kunne tillates for 8 tonns akseltrykk eller mer. De dårlige bruene lå spredt i vegnettet, slik at en ikke hadde noe nytte av de gode bruene.

Ved bygging av nye bruere ble det satset på å forsterke vegrute for vegrute, og det er i dag mulig å komme fram på over 90% av fylkesvegnettet med tung eller vanlig 8 tonns klasse. En del av dette vegnettet er også åpnet for 10 tonns klassen.

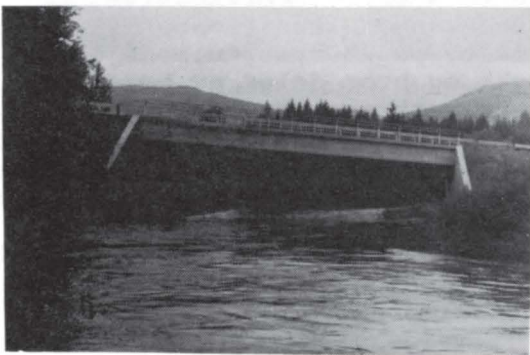
Det gjenstår for tiden 12 bruere før alle fylkesvegbruene tåler 8 tonns akseltrykk, og disse bruene regner en med å bygge om innen utgangen av 1980.

Bæreevnen på fylkesvegbruene ser for tiden slik ut:

12% tåler under 7 tonns akseltrykk
19% tåler maksimalt 8 tonns akseltrykk
19% tåler maksimalt 10 tonns akseltrykk
50% tåler 13 tonns akseltrykk

17 av de opprinnelige bruer er ombygde til stikkrenner.

Til brubyggingene er det medgått vel 12 millioner kroner. De bruer som gjenstår er relativt store og arbeidskrevende.



PÅLØRNINGEN BRU er den siste bru som er bygd om. Brua har en lysvidde på 28 m og er bygd av NIB-bjelker og armert betongdekke. Brua er fundamentert på 120 trepeler 15,5 m lange og 7-8 tommer i topp. Avstand mellom rekkverk er 7,0 m. Tillatt akseltrykk er 14 tonn.

Brulaget som har stått for en vesentlig del av bruombyggingen. Fra v.: H. Møyland R.Langerud, J. Askersrud, A.Lie og H.Wessel. Dette lag har siste år bygd nye bruer for vel 2 mill. kroner. Bildet er tatt på Pålørningen bru.





Her vil E18-trafikken gå rett fram fra og med desember.

E = 18 utenom LARVIK



Siden 1970 har arbeidene vært i full gang på den ca. 7,7 km lange parsellen av E18 fra Bommestad til Sky. Arbeidet har gått programmessig, og vi regner med å sette trafikken på den nye vegen fra Bommestad til Farriseidet en av de første dagene i desember. Det betyr at E18-trafikken for godt er ferdig med de trange Larvik-gatene.

Fram til 3-plankrysset ved Farriseidet og vegen videre til Sky blir ferdig, blir det en noe komplisert avkjøring fra den nye vegen og ned på den gamle ved Farriseidet. Det er avkjøringsrampen til Larvik som inntil videre delvis må benyttes for trafikk i begge retninger. Ved at trafikantene viser hensyn og forsiktighet, vil trafikkavviklingen kunne skje uten spesielle problemer fram til den siste delen av nyvegen blir ferdig.



Tavla ved Bommestad

Vegvesenet er ikke kjent for å drive reklamevirksomhet, selv om det kanskje kan se slik ut ved Farrisanlegget. Vi har her satt opp noen fine orienteringstavler som enkelt og greit forteller trafikantene

hva som skjer i området. Tavlene er 2 x 4 meter, og viser en enkel skisse av den nye vegen. Vi har bare fått positiv reaksjon på dette tiltaket, og det viser at også vi med enkle midler kan gjøre oss populære. Selvfølgelig skal våre hovedoppgaver være å bygge og vedlikeholde veger, men litt nøktern opplysningsvirksomhet er ofte på sin plass. Det viser i alle fall tiltaket ved Farrisanlegget.

Den nye vegen er bygd etter vegklasse 2 B. Kjørefeltbredden er 3,75 meter og i alle stigninger er det krabbefelt. Veganlegget har inntil i dag kostet 40 millioner kroner. Hele anlegget, når det står ferdig, er kostnadsberegnet til 56 millioner .

Når vegen står ferdig neste år, har vi fått bort en flaskehals på El8 og tatt et skritt på vegen til å få en trafiksikker og fasadefri hovedåre gjennom fylket.



Forts. fra side 5

Grunnen til denne nye bestemmelse er at det er et utstrakt misbruk av kurve-/tåkelys (til andre formål enn de er bestemt for) og uakseptabel hyppig feiljustering av lyktene.

Nylig framlagte forskningsresultater viser klart at selv riktig innstilte kurve-/tåkelys brukt sammen med nærlys både gir øket blending av - og dermed redusert siktlengde for - møtende trafikanter og redusert siktlengde for føreren av de biler som selv bruker slike lys.

Ved å få bort bruken av kurve-/tåkelys sammen med nær- eller fjernlyset, vil vi kunne øke trafikksikkerheten ved mørkekjøring.

Lavt monterte kurve-/tåkelys med stor sidespredning kan vært til hjelp ved kjøring i særlig tett tåke og krappe kurver, forutsatt at de lyser sammen med parkeringslysene. Under slike forhold vil imidlertid sikten i alle tilfelle være meget begrenset og kjøringen må derfor skje med svært beskjedne hastighet.

TRAFIKKSIKKERHETEN I FOKUS

avd.ing. Nils I. Skjevik

1971 ble et merkeår når det gjelder trafikksikkerhetsarbeidet. Det kom utspill fra de sentrale myndigheter om at nå skulle det aksjoneres for bedre trafikksikkerhet. Selv om de vesentligste sikkerhetsmessige problemer ikke kan løses gjennom aksjoner, så betydde dette en politisk og faglig erkjennelse av at det måtte gjøres noe vesentlig - at det måtte satses.

Da Norsk Vegplan skulle revideres og programmet for årene 1974 - 77 fastlegges, ble det satt av ca. 11 mill. kroner til såkalte miljøtiltak. I tillegg til dette bevilges det 7 - 800 000 kroner hvert år over fylkesvegbudsjettet for tilsvarende arbeider.

Midlene skal brukes til å utbedre vegnettet på steder hvor det har inntruffet trafikkulykker - og til å forebygge at ulykker skjer. Årsakene til ulykkene kan være åpenbare, mens det i andre tilfeller kan være ganske uforståelig at det skjer ulykker. Til hjelp for å finne ut av dette, har vi politiets ulykkesrapporter. Data vedrørende alle ulykker som politiet får kjennskap til rapporteres til vegkontoret. Denne registreringen har vi hatt for riksveger fra 1968 og for fylkesveger og kommunale veger fra 1972. Gjennom dette registreringssystemet kan vi se hvor trafikkulykkene skjer og hvordan ulykkesforløpet har vært. Og for å studere ulykkene nærmere, kan vi altså fra ulykkesregistreringen finne tilbake til politiets ulykkesrapporter.

INGEN SITTER OG VENTER PÅ AT ULYKKER SKAL SKJE

Noen tolker snakk om ulykkesregistrering dit hen at vi ikke vil foreta trafikkutbedringer før det har skjedd et visst antall ulykker. Ulykkesregistreringen

hjelper oss imidlertid til i større grad å foreta en riktig prioritering. Vi har flere steder på vegnettet hvor det har skjedd 20 - 30 politianmeldte ulykker på 6 år. Om ikke helt spesielle forhold tilsier noe annet, vil det være riktig å utbedre de stedene som har flest antall ulykker først.

ULYKKESKOSTNADER

Det har vært regnet på hva trafikkulykkene koster samfunnet. En har tatt hensyn til materielle kostnader, tapt arbeidsfortjeneste, sykehusopphold o.l. De menneskelige lidelser kan en ikke måle i kroner og øre. Det er noe spredning på de tallene en kommer fram til, alt etter hvilke forutsetninger som legges til grunn, men tallene er omtrent som følger:

Dødsulykke	kr 505 000,-
Ulykke med alvorlig personskade . "	46 000,-
Ulykke med lett personskade	9 000,-
Ulykke med materiell skade	5 500,-

For å gjøre enkle regnestykker, kan en i gjennomsnitt regne ca. kr 36 000,- pr. ulykke.

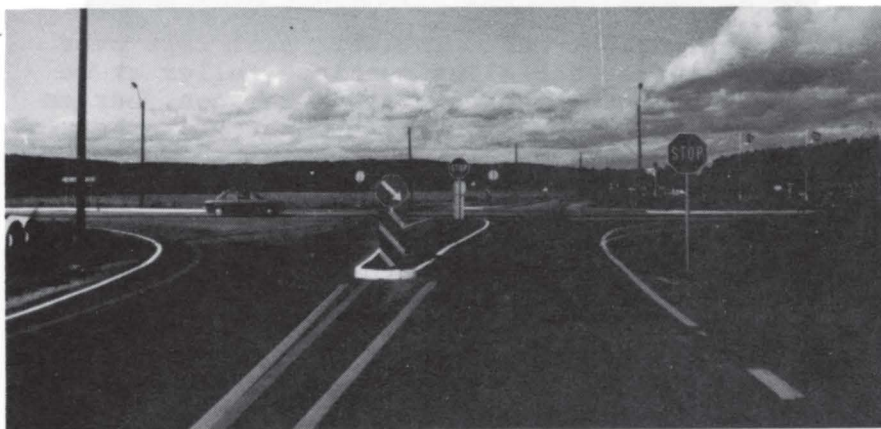
Tar en som eksempel et av de vegkryssene hvor det har skjedd 20 - 30 politianmeldte ulykker på 6 år, d.v.s. i gjennomsnitt ca. 4 ulykker pr. år, ser vi at en investering på $kr\ 36\ 000 \times 4 = kr\ 144\ 000$ samfunnsøkonomisk vil kunne være inntjent i løpet av 1 år. De menneskelige lidelser er som nevnt ikke med i dette regnestykket.

ALLE MR TENKE TRAFIKKSIKKERHET

Jeg mener det er svært viktig at alle som har med planlegging av vegtiltak, eller har noe med arbeid på veg å gjøre, har i tankene spørsmålet om det vi gjør har en sikkerhetsfremmende effekt. Det er ikke sikkert at økt hastighet eller "finere" veg er så verdifullt - iallfall ikke så verdifullt at vi kan tillate at sikkerheten blir dårligere.

Det er ikke bare de store investeringer som fører til trafiksikkerhet, men de mindre detaljer kan være avgjørende. Som eksempler på svært viktige "detaljer" kan nevnes:

- tilstrekkelig fri sikt i vegkryss, avkjørsler, ved gangfelt og gjennom kurver
- jevn og fast vegkant eller skulder (bankett)
- at en ved vegmerking trekker kantlinjen tilstrekkelig inn fra vegkanten både av hensyn til syklende, gående og bilene
- markering av kurver med f.eks. bakgrunnsoppmerking



Kryss hvor viktige veger er pålagt vikeplikt for forkjøringsveg er rimeligvis ofte vanskelige punkter sikkerhetsmessig. Det er viktig at trafikken fra sidevegen blir klart varslet om at en kommer til en farlig forkjøringsveg. For å gjøre dette klart, kan sidevegen snevres inn og kanskje svinges. Dette kan gjøres ved en trafikkøy, og øya i seg selv er med på å markere forkjøringsvegen. I krysset mellom E18 og riksveg 312 har en kommet til at forholdene er så vanskelige at trafikantene må pålegges alltid å stoppe helt opp for å kunne danne seg et klart bilde av trafikkforholdene i kryssområdet.

BARN I TRAFIKKEN

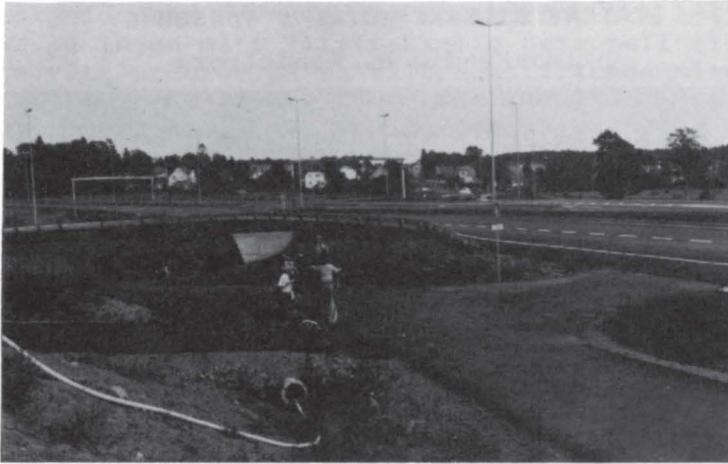
Vi føler kanskje alle at barn i vegkanten betinger forsiktighet fra den som er bilfører. Barn er impulsive og uberegnelige, men hvordan ser barnet trafikken?

- Hvordan ser trafikken ut når en ser rett inn i bilskjermen i stedet for å se over biltakene?
- Barn har smalt synsfelt, d.v.s. dårligere sidesyn enn voksne
- Barn har mangelfullt utviklet syn og har derfor vanskelig for å bedømme avstand og hastighet riktig
- Hørselen er mangelfullt utviklet, slik at barn har vanskelig for å bestemme hvor lyd kommer fra.

For bl.a. å hindre at barn plutselig skal løpe over vegen for å treffe venn eller venninne, eller at de ved lek skal dytte hverandre ut i kjørebanen, har en kommet til at det eneste som gir brukbar sikkerhet er at gående og syklende får et eget vegsystem adskilt fra bilvegene. Dette er også den eneste løsning som gjør det mulig på en enkel måte å få snøryddet veg fra morgenen av de dagene det er snøfall. Disse dagene er kanskje de aller farligste om fotgjengerne blir henvist til å gå i kjørebanen.



„JEG SER NOE SOM IKKE DU SER ”



Samfunnet er innstilt på å satse store beløp på å gjøre forholdene sikrere for dem som går og sykler. Kommune, fylke og stat må i fellesskap løse disse problemene. I området ved det nye Olsrødkrysset på riksveg 311 har en forsøkt å anlegge gang- og sykkelveger slik at en skulle unngå konfliktene med biltrafikken. Gangvegssystemet må bygges videre, slik at sikkerheten i området ytterligere kan bedres.



Mörketiden er over oss –

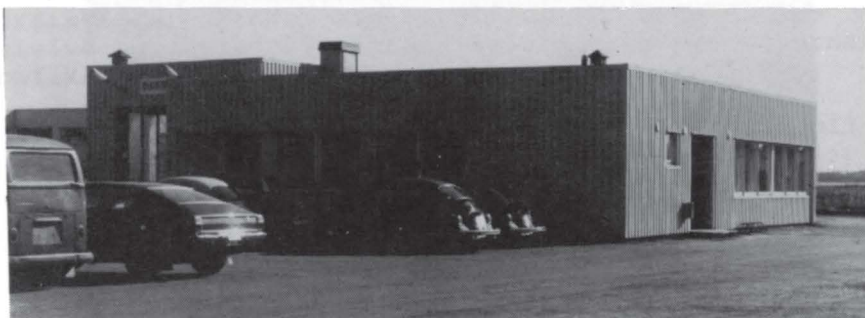


DINE ØYNE "LYSER" IKKE -
SÅ DERFOR:

BRUK REFLEKS!

STATENS BILSAKKYNDIGE I TØNSBERG

bilsakkyndig H. Wendelborg



Jeg hilser med glede at vi nu også i Vestfold får en bedriftsavis for Vegvesenet. Jeg vil etter oppfordring gi noen opplysninger som kanskje kan være mere aktuelle enn de jeg skrev i "Vegen og vi" i 1968. Jeg begynte der med en statistikk for å belyse utviklingen i Tønsberg bilsakkyndigdistrikt, og jeg tror det vil være fornuftig å begynne med det nu også, fordi dette illustrerer jo på en god måte hvorledes situasjonen har utviklet seg til i dag. Vi har vel i Vestfold hatt en like sterk, om ikke sterkere, utvikling på bilområdet enn ellers i landet. Jeg gjen- gir derfor noen tall som vil illustrere dette:

Antall kjøretøyer i	1928	var	1	031
"	"	1938	"	2 697
"	"	1948	"	2 699
"	"	1958	"	7 445
"	"	1968	ca.	17 000
"	"	1973	"	24 210

Dette er det siste året vi har en fullstendig statistikk for. Jeg vil også nevne noen tall når det gjelder førerprøver og fornyelser. Disse steg i 1973 til 2134 førerprøver og antall fornyelser var 2639.

Vi flyttet inn i våre nuværende lokaler 1. januar 1962. Siden den gang har vi fått flere og flere arbeidsoppgaver ved kontoret, det er derfor blitt personalmangel som er vårt verste problem i dag. Det er

ikke skjedd noen nevneverdig forandring fra 1962, og vi har på ingen måte tilstrekkelig personell til å utføre vårt arbeide på en tilfredsstillende måte. Det verste er at vi praktisk talt ikke har plass til noe nytt personell. Vi kan muligens ta inn en kontorfunksjonær til, og mulig kan vi også bruke en mekaniker, men vi må da bruke kantinerommet som kontor for denne. I "Vegen og vi" nr. 1 for i år har jeg sett at det kanskje vil skje en oppmykning på personalsektoren og at vegsjefen skal få en utvidet myndighet til å ansette personell i lavere stillinger. Dette vil vi hilse med glede, men såvidt jeg har forstått må det en Kgl. res. til for å kunne gjøre om det nuværende ansiennitetsreglement.

Vi har som nevnt blitt pålagt den ene nye oppgaven etter den andre, og blitt fortalt at det og det må prioriteres. Vi vet snart ikke hva vi skal prioritere. Men det skjedde jo en forandring da vi sløyfet kontrollen av brukte biler ved registrering. Dette var et tilbakeskritt, selvfølgelig.

Det har akkurat i disse dager blitt aktuelt å sløyfe fornyelsesprøvene hos de bilsakkyndige. Hvis man sløyfer disse skulle det bli mer tid til teknisk kontroll, er det hevdet. Jeg tror ikke dette blir tilfelle fordi alle andre oppgaver vi er pålagt krever fullt og helt vår tid hvis vi skal få utført dem på en tilfredsstillende måte.

I og for seg er jeg imot at fornyelsesprøvene blir opphevet. Det vil etter min mening være et tilbakeskritt slik vi så det da vi forandret gyldighetstiden for fornyelser fra fem til ti år. Jeg tror at det blant de bilsakkyndige fortsatt er et stort flertall for å opprettholde fornyelsesprøvene. Vi som sitter med dette arbeidet daglig forstår vel bedre enn andre eksperter at det har en ganske stor betydning for trafikksikkerheten. De eksperter som uttaler seg om dette at man skal sløyfe fornyelsesprøvene, de går publikumsærender i og med at de fleste gruer seg for å gå opp til fornyet prøve. Det er ikke prøven i og for seg som er det viktige, men at vi tvinger publikum til å sette seg inn i det nye stoffet som er kommet og friske opp det gamle før prøven avlegges.

Det er jo også satt i gang kurser ved sjåførskolene for fornyelser.

Det ble i 1971 nedsatt et utvalg - det såkalte Karl Olsen-utvalget - som skulle klarlegge hvorledes bilkontrollen skulle bygges ut i fremtiden. Denne innstillingen som forelå ferdig i november 1972, har ikke hatt noen virkning ennå for bilkontrollen, men den er vel så godt som behandlet i de instanser som skal behandle den, og jeg mener å ha hørt at den skal komme til Stortinget i form av en melding tidligst våren 1975. I mellomtiden har bilkontrollen nærmest stått i stampe fordi man ikke kunne foregripe begivenhetenes gang før den er behandlet på høyeste hold. Den har vel - om jeg tør si det slik - nærmest vært en sovepute for myndighetene hittil. Målsettingen i innstillingen er jo nokså omfattende idet man tar som siktepunkt at biler i yrkesmessig transport skal kontrolleres hvert år og personbiler og varebiler annet hvert år. Hele utbyggingen av bilkontrollen har de regnet med skulle være ferdig i 1981, og man regner også med at det da måtte ansettes 90 nye personer i bilkontrollen hvert år inntil målet var nådd. Dette er vel ikke realistisk å tro. Det er riktignok bygget en rekke nye kontrollstasjoner i den senere tid, men her i Vestfold og likedan i Østfold, er det ikke gjort noen ting for utbyggingen. For Vestfolds vedkommende ser vi frem til at vi får en helt moderne teknisk stasjon som kan dekke hele fylket. Det er jo landets minste fylke, så avstanden skulle ikke være skremmende. Flaskehalsen i dette spørsmålet er å finne en passende stor tomt i nærheten av Tønsberg som kan dekke behovet. Jeg regner med at en trenger et areal på ca. 25 dekar. Det kan vel også sies med sikkerhet at det nu er slått fast at landet blir delt opp i regioner på fylkesplanet.

Disse kontrollstasjonene - som skal bygges for fremtiden - vil kreve et ganske stort kapitalutlegg. For å belyse dette skal jeg nevne at den siste stasjon som ble tatt i bruk ved årsskiftet 1973/74 på leiebasis, har en husleie på kr 115 350,- pluss kr 10 000 pr. år for leie av utvendig areal. Det er betalt et innskudd på kr 310 000,- og innredningsarbeidet er betalt med kr 280 000,-. Hvis det bygges en stor stasjon her i Vestfold så må den bli atskillig større

enn den i Ålesund hvis den skal dekke hele fylket.

Jeg nevnte i 1968 at man ved å gå over til mekanikere for å betjene kontrollhallene, vil kunne spare inn noe av det som brukes i bilkontrollen i dag. Hvis man ansetter en bilsakkyndig skal han læres opp og han skal kunne alle disipliner. Dette er ikke praktisk i dag, fordi en mann ikke kan komme over alle de gjøremål som er pålagt den bilsakkyndige. Derfor har det nevnte utvalg også gått inn for at vi får en funksjonsdeling innen bilkontrollen. Dette med å ansette mekanikere er nu løsnet og er godtatt som et brukbart alternativ til de bilsakkyndige. Det er meningen at det skal bli gebyr for teknisk kontroll av kjøretøyene, og dette sammen med de gebyrer vi har i dag for førerprøver og fornyelser, skulle etter hvert gjøre bilkontrollen selvfinansiert. Men det er også klart at hvis vi kommer frem til at det skal betales gebyr for teknisk kontroll, så forutsetter det at man kan foreta en kontroll som er tilfredsstillende.

Til slutt vil jeg uttrykke ønske om at det nu blir fart i utbyggingen av bilkontrollen. Vi har vært nede i en bølgedal med liten utvikling, og det er tegn som tyder på at enkelte av funksjonærene har gått trett og har sagt opp sine stillinger. De kan ikke se noen fremgang innen bilkontrollen, og hos meg f.eks. er det nu to bilsakkyndige og en kontordame eller to som er gått trett og har sagt opp sine stillinger. Dette henger sammen med at de ikke kan se noen fremtid ved bilkontrollen og også at de er tilbudt bedre stillinger.



- Hvordan gikk det til førerprøven?
- Jeg strøk. Skal opp igjen om 14 dager.
- Hvis det blir samme bilsakkyndige da, hva så?
- Jamen det gjør det garantert ikke, for han skal ligge tre måneder på sykehuset.

▽ Fra ▽ Verne- fronten:



VERNEUTVALGET har vært på befaring den 18. og 19. september sammen med en representant fra Statens Arbeidstilsyn.

Turen gikk først til Farrisanlegget. Derfra videre til andre arbeidsplasser rundt omkring i fylket.

Verneutstyr som hjelm, hørselvern o.a. var i bruk, og innholdet i medisinskapene i arbeidsbrakkene var til stede. Ellers var renhold og orden i brakkene meget tilfredsstillende.

Selv om det var enkelte småting som må rettes, var helhetsinntrykket fra de 2 befaringdagene meget godt.



EN HILSEN FRA STATENS ARBEIDSTILSYN

Statens arbeidstilsyn 5. distrikt har den 18. og 19. september 1974 vært på inspeksjon sammen med vegvesenets verneutvalg på anlegg i søndre og nordre Vestfold. Inntrykket fra inspeksjonen er at vegvesenet har ordnet vernetjeneste med valgte verneombud på de forskjellige anlegg.

Da det er nødvendig å være løpende orientert om alle forhold vedrørende vernearbeidet, vil vi opplyse at Arbeidstilsynet har utgitt nærmere 300 forskrifter, regler og veiledninger med sikte på gjennomføring av sikre og trygge arbeidsforhold.

Forskriftene, reglene og veiledningene er utarbeidet for å hindre gjentakelser av alvorlige ulykker, men for å oppnå dette er det nødvendig at de enkelte arbeidstakere, oppsynsmenn og ingeniører blir kjent med forskriftene, reglene og veiledningene og sørger for å følge disse.

Statens arbeidstilsyn 5. distrikt gratulerer Statens vegvesen i Vestfold med ny bedriftsavis og for anledningen til derigjennom å nå fram til samtlige ansatte med oppfordring til full åpenhet i samarbeidet om verning av liv og helse.

5. distriktstilsyn
For distriktssjefen
Reidar Dahl-Jensen (sign)
Inspektør



- Oksen Ferdinand løp mellom blomstene på marken da den plutselig så en hanske ligge på bakken. Han tok den opp, rakte den til Dagros og sa: "Unnskyld frøken, men De har visst mistet Deres brystholder."



Bedriftsidrettslaget



VEGA



Bedriftsidrettslaget i vegvesenet ble stiftet 1. november 1968, og fikk navnet Vega. Laget skulle ha som formål først og fremst å stimulere til idrettslig aktivitet blant de ansatte, men også å skape et godt miljø, større trivsel og bedre kontakt innen vegvesenet gjennom idrett og eventuelle andre arrangementer for de ansatte.

Ved stiftelsen i 1968 ble det besluttet at man i første omgang skulle satse på idrettsgrenene fotball, håndball, friidrett, skyting og ski, samt inneaktivitet om vinteren, men etterhvert har lagidrettene fotball og senere håndball kommet i forgrunnen framfor ski, friidrett og skyting.

Når det gjelder de forskjellige aktivitetene vi driver, så er det dessverre ikke anledning til å komme så mye inn på disse her, men vi håper vi kan komme tilbake til disse senere. Noe må imidlertid nevnes, og fotball er da den idretten som er omfattet med størst interesse. Så stor at Vega i år har deltatt med to lag i den lokale bedriftsserien. De to lagene, Vega I og Vega II er behørig presentert nedenfor.



Vega I



Vega II

Det har ikke vært den samme interessen for håndball som for fotball, men vi har også her vært med i bedriftsserien de to siste sesongene. En ny sesong står nå for døren, og serien starter i slutten av oktober.

De to siste sesongene har vi arrangert idrettsmerkeprøver for de ansatte, og oppslutningen har vært god, spesielt i år. Det ser nå ut til å bli enda flere idrettsmerketakere enn i fjor dersom ikke værforholdene ødelegger fullføringen av prøvene for dem som har kommet godt i gang.



Kristian Jahren

Det var lite snø siste vinter, men merkelig nok våknet skiinteressen til liv igjen likevel, og Vega fikk til og med en kretsmester. Kristian Jahren vant kretsmesterskapet i sin klasse og ble den første kretsmester i Vegas historie.

Forøvrig ble Vega nr. 5 i kretsmesterskapet for lag blant 14 deltakende lag.

Inneaktiviteten om vinteren har bestått i en ukentlig trimkveld, først og fremst beregnet på kontorpersonalet. Det vil også i år bli trim, og da hver mandag på Kjelle ungdomsskole.

Det idrettslige er nå nevnt, men det er jo også andre arrangementer for bedre kontakt som er programfestet og som fortjener omtale. Noen ganger i året, gjerne i forbindelse med spesielle idrettsarrangementer, arrangerer vi fester for medlemmene. Her er også ektefellene med og får anledning til kontakt med andre likesinnede og med vegvesenfolk.

Hovedtyngden av medlemmene i idrettslaget har imidlertid helt fra starten vært blant kontorpersonalet, og kontakten med de uteansatte har vært noe dårlig. Som et ledd i å bedre denne, har vi i år spesielle kontaktmenn ved alle vegstasjonene samt ved Farris-anlegget. Denne ordningen har allerede resultert i

en økning av uteansatte medlemmer på 180% fra i fjor, og dette er meget gledelig.

Hvis vi ser på fordelingen av medlemmene mellom kontor- og uteansatte, så har tidligere 80% av medlemmene vært kontorphonale og bare 20% uteansatte. I år har imidlertid dette forholdet endret seg vesentlig i riktig retning, slik at det nå er 64% kontor- og 36% uteansatte blant medlemmene.

Det er imidlertid ønskelig å kunne trekke flere med som aktive, eventuelt ved å starte opp nye aktiviteter, men hvis dette skal tjene noen hensikt må det være et virkelig behov for det blant de ansatte, og da spesielt blant dem som ikke er aktive i dag. Om et slikt behov er til stede, håper vi å få klarlagt ved "VEGAS GALLUP 74", som er en rundspørring blant de ansatte (både aktive og passive medlemmer og andre) om hvilke spesielle interesser de har innen idrett. Vi håper at flest mulig fyller ut det spørreskjemaet som er lagt ved disse sider, og leverer (sender) det inn. Vi håper å kunne bringe resultatene fra denne undersøkelsen i neste nummer av bedriftsavisa.

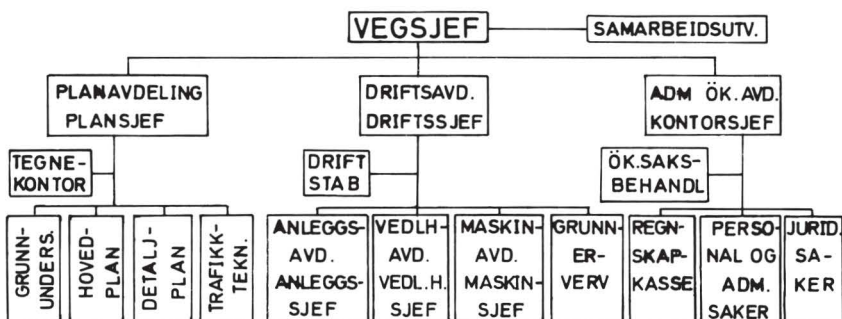
Idrettslaget har hatt en positiv utvikling de senere år, og denne håper vi kan fortsette, slik at flest mulig av de ansatte vil få anledning til å drive sin idrett på bedriftsidrettsnivå med den målsetting denne har. Enhver bør kunne drive sin idrett for å holde seg i form uten å føle noe krav til prestasjonsnivå.

Til slutt vil jeg takke vegsjef Moy for den positive innstilling han har til bedriftsidrettslaget, for den velvilje han har vist, og den støtte han har gitt oss når vi har trengt det. Hans interesse for idrett generelt virker også drivende på idrettslaget og er en inspirasjon for oss som stiller med det og for de aktive.



Einar Hansen
formann

Organisasjonsplan for vegkontoret



ANSATTE VED VEGADMINISTRASJONEN I VESTFOLD

Vegsjef	1	
Planavdeling	15	
Driftsavdeling:		
Driftsjef	1	
Anlegg	10	
Vedlikehold	9	
Maskin	4	
Grunnerverv	<u>4</u>	28
Adm. og økonomiavdeling	27	71
Statens bilsakkyndige:		
Horten	9	
Larvik	15	
Tønsberg	<u>11</u>	35
Oppsyn (vegmestre, oppsynsmenn, assistenter):		
Grunnundersøkelser, laboratorium	4	
Anlegg	8	
Vedlikehold	16	
Maskin	<u>4</u>	32
Gjennomsnittlig ansatte egne vegarbeidere i 1974		240



Hva blir mitt navn?

Navnet skjemmer ingen - men jeg er litt kresen og ønsker meg et kort og velklingende navn. Noe med tilknytning til Vestfold for eksempel - men det er ingen betingelse.

For ordens skyld kan jeg opplyse navnene på mine kolleger:

Sørlandsporten, Ryggja-vegen, Vegstubben, Veg og Virke, Skvættlappen, Vegstikka, Vegviseren, Hedmark vegnytt, Brobyggeren, Telemarksvingen, Veginform.

Navneforslaget sendes redaksjonen merket "Navneforslag vegavis" innen 15. desember.

PREMIE



.....

Navnetorslag:

Forslaget er sendt inn av:

Navn:

.....

**TA ALDRI SIKKERHET
FOR GITT!**

