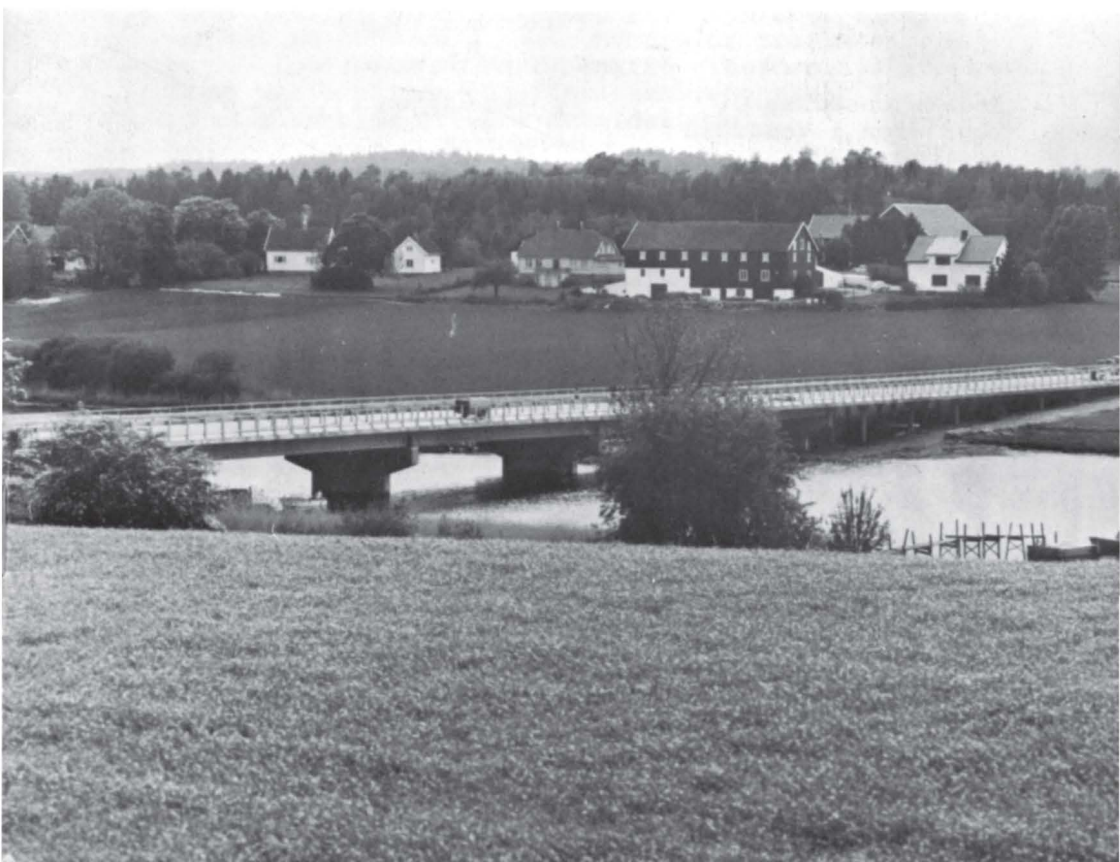


VEST- FOLDER'N

Nr. 2

1976



BEDRIFTSAVIS FOR vestfold vegvesen

Juni 1976

3. årgang



Redaktør: Jan Haugerød	Innhold:	side
Redaksjonssekretærer: Mary Kristensen Aud Tvindesæter Wåle	Trafikk	3
	Slendrian i vegvesenet?	4
	Vedlikeholdsdistrikt 2	5
	Lønningene våre	8
Redaksjonsutvalg: Hans Thv. Kittelsen Trygve Rognan Frank Rød Bjørn Skøie Rolf Sommervik	Huttetu	10
	Pensjonistturen 76	11
	Kontroll av tilhengerfester	12
	Bruk av salt	13
	Truckførerkurs	14
	Sprengningskurs	15
Redaksjonsadresse: Vegsjefen i Vestfold Postboks 323 3101 Tønsberg	Ny vegstasjon	16
	Høggørmen	17
	Ekenessundet bru	18
	Jordskjelv?	19
Opplag 800	Vegfolk tregere enn	20
	Vegvesenet på kurs	21
	Tanker og tilbakeblikk	23
Trykk: Cicero A/S	Frost i jord	23
	Informasjon om vegplaner	24
	Retningslinjer for	25
	Veg-cupen	26
Forsidebilde: Ekenessundet bru	Bilbelte = livbelte	28
	Ny vegoppmerking	29
	Med en enkel tulipan	31

TRAFIKK

Termometeret har på ny sakte men sikkert begynt å krype oppover. Langs kysten kan vi igjen skue seil og sommerbrune jenter. Ja, Vestfold-kysten er deilig en varm sommerdag. Men det er ikke bare oss vestfoldinger som har oppdaget det. Fra fjern og nær kommer turistene strømmende og vårt lille og ellers så fredelige fylke blir oversvømt av biler og campingvogner. Ikke bare E-18, men fylkesveger til steder som Vesterøya, Ula, Helgeroa og Nevlunghavn får en trafikkmengde som er mangedoblet i forhold til det normale.

Alle skal fram til hytta eller campingvogna så fort som mulig på fredag ettermiddag, og mandag morgen er hastverket like stort for å rekke fram til kontoret enten det ligger i eller utenfor fylket.

Midt oppe i denne maurtua er det vi har vår arbeidsplass. Veger skal vedlikeholdes og utbedres. Dette er viktige oppgaver som må utføres uansett hvor stor trafikken er. Kanskje den farligste og mest utsatte arbeidsplass av alle. Vi må stole blindt på at trafikantene viser forsiktighet ved passering av våre arbeidsteder.

Det er bare noen små skilt som forteller trafikantene at her er vegvesenet i gang med et arbeide.

Når mengden av skilt blir så stor som den nå er, skal det ikke mye til at vi kan overse et eller annet skilt. Når også vegarbeidsskilt står oppe den ene helga etter den andre, uten at det pågår vegarbeid av noe slag, blir trafikantenes respekt for vegarbeidsskiltingen etter hvert mindre.

Det kan vel ikke understrekes sterkt nok - det gjelder faktisk livet - vegarbeidsskiltingen skal være i orden. Følg de regler og bestemmelser som er fastsatt. Disse er utarbeidet for at du ikke skal komme til skade.

Med denne oppfordring vil Vestfold'er'n ønske alle lesere en riktig god sommer.

Red

SLENDRIAN i vegvesenet ?

Fylkestinget behandlet vegvesenets årsberetning for 1975 i møte 2. juni 1976. Fra fylkestingets talerstol ble det da reist spørsmål om vegvesenet planla sine arbeider godt nok. Vi tok, etter talerens mening, for lite hensyn til trafikantene. Som eksempel ble nevnt at arbeidene f.eks. på en fredag, ble avsluttet på en slik måte at arbeidsstedet ble stående som en trafikkfare over helgen, ja i enkelte tilfeller over en ferie, selv om det "bare var et lass grus som manglet før sperringene kunne fjernes". Det ble hevdet at vi ved å være redde for å jobbe noen minutter over tiden en ettermiddag, kunne være årsak til trafikkuhell som egentlig var helt unødvendige. I en uformell prat etterpå ble brukt uttrykket "slendrian i vegvesenet".

Dette er en alvorlig sak som angår både oss på kontoret og hver enkelt ute i driften. Jeg er jo ny her i fylket, og har ikke grunnlag for å vurdere hvor berettiget uttalelsen er. I og med at den kommer fra fylkestingets talerstol, synes jeg imidlertid at det er riktig å bringe den videre til ettertanke via vår bedriftsavis. Kanskje dette kan avstedkomme diskusjon og nye innlegg. La meg stille noen spørsmål:

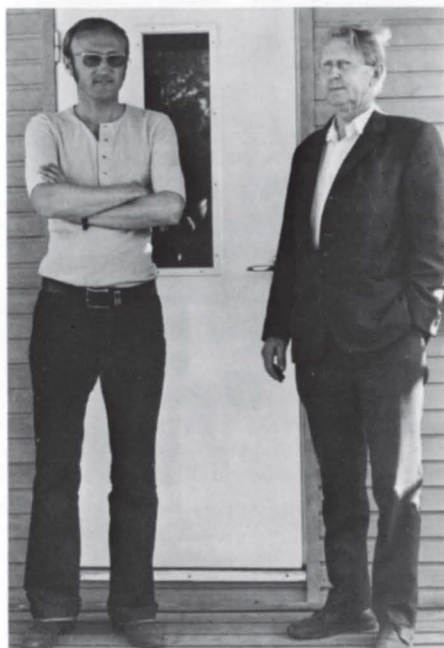
- Betrakter vi vegen som vår egen og trafikantene som et nødvendig onde?
- Tenker vi enkelte ganger for mye på oss selv og for lite på dem som bruker vegene?
- Kan vi legge enkelte av våre arbeider til en tid som gjør trafikkulempene mindre?
- Burde vi bruke mer skiftarbeid?

Jeg har med dette videreført uttalelsen, reist noen spørsmål og håper på svar. Dette angår oss alle, for dette gjelder etatens omdømme ute blant folk, og dermed kanskje også etatens fremtidige omfang og plass i samfunnet

Vår umiddelbare reaksjon er vel å rykke ut for å forsvare oss. Gjør gjerne det, men la oss tenke oss om litt først. Det er et godt ord som heter at "De fleste av oss vil heller bli ødelagt av ros enn reddet av kritikk".

Gunnar Eigeland

VEDLIKEHOLDSDISTRIKT 2



Midt i Vestfold - uten grense til nabofylker eller sjø - har vegmester Nils Langjordet og oppsynsmann Odd Arntzen den daglige ledelse av vedlikeholdsdistrikt 2.

109 km riksveg og 123 km fylkesveg skal daglig vedlikeholdes. Etter hvert er også store deler av dette vegnettet blitt utbedret og fått en god standard. Det er vel her det blir utført mer anleggsarbeid i vedlikeholdsavdelingens regi enn i noe annet vedlikeholdsdistrikt hos oss. Dette skyldes kanskje at nesten samtlige tjenestemenn har sprengningspapirer.

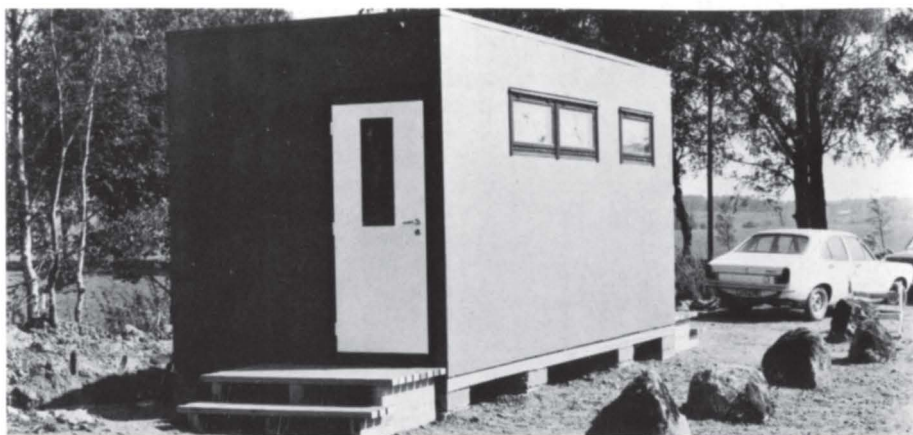
Først og fremst er det vinterstid det skjer, og da med bulder og brak. Det sprenges både her og der. - Gamle

krøtterstier blir gode og brede veger. Det siste eksempelet på dette er Bjune-Kåpe vegen, - tidligere har det bl.a. vært Kjønnørødli, Pandedalen og Bråvoll-Hallenstvedtanlegget.

I dag er det 9 mann som utgjør arbeidsstokken. I tillegg er 4 av vegsentralens maskinkjørere mer eller mindre fast tilknyttet distrikt 2.

Nå på sommerstid er det først og fremst vanlig vedlikehold som asfaltlapping og grøfterensk det går på. Forarbeider for legging av faste dekker på enkelte av grusvegene er også en viktig jobb i disse dager. For øyeblikket har vi i distrikt 2 Vestfold vegvesens eneste "toalettserviceanlegg" under arbeid. Dette er plassert ved E-18 på rasteplassen ved Gulli. Anlegget skal stå ferdig til ferien.





Toalettsserviceanlegget på Gulli.

Vi kan trygt kalle dette et serviceanlegg for trafikantene, og da særlig for turister og trailersjåførere. Her kan en få ordnet det aller nødvendigste og mye mer. Det er varmt og kaldt vann, håndvask, kontakt for barbermaskin, stellebord for småbarn m.v. Lignende anlegg er det mange av i utlandet, men etter det Vestfoldern kjenner til, er dette et av de første i Norge.

Det er penger i forbindelse med "Hold Norge Rent" aksjonen som er brukt til dette anlegget. Distrikt 2 har videre kjøpt inn flere søppelcontainere. Tilsammen har distriktet brukt vel 100 000 kroner av de tilsammen 600 000 kroner som Vestfold vegvesen har fått i forbindelse med denne aksjonen.

Til ordinært vedlikehold for 1976 har distriktet til disposisjon 4,5 million kroner. Riksvegvedlikeholdet har 2,3 millioner og fylkesvegvedlikeholdet 2,2 millioner. Videre vil avslutningen av Bråvoll-Hallenstvedtanlegget få bevilget ca. 270 000 kroner.

Når asfalteringen blir ferdig i år, vil det bare gjenstå 9 km riksveg og 37 km fylkesveg med grusdekke i distrikt 2.



De som er tilknyttet distrikt 2
 Fra venstre: Anton Gran, Thorbjørn Berg,
 Ivar Skjeggerød, Johan Gjeldstad, Ragnar
 Knutsen, Inge Lima, Ivar Foss, Ragnar
 Fostre, Kristian A. Sjøe og sjåførene
 Bjarne Lie, Tor Anton Gran, Tor Kristi-
 ansen og Arne Skjelland.

LØNNINGENE VÅRE

Tariffrevisjonen 1976 er rodd vel i havn, likeledes er de nye lønnsplanene og tilpassingsforhandlingene for disse stort sett ferdige.

Noen er fornøyde med resultatet, andre mindre fornøyde - slik er det alltid. For å belyse dette litt nærmere, følger nedenfor en oppstilling over lønns plasseringer og lønn for en del stillingsgrupper i vegvesenet og bilkontrollen pr. 1. mai 1976.

AVDELINGSINGENIØR

(bl.a. begynnerstilling
for sivilingeniører)

Begynner i lønnstrinn	15	-	kr.	62 973	pr.år
etter 6 år	"			18 - "	72 383 " "

Muligheter for videre avansement etter søknad.

INGENIØR/BILSAKKYNDIG

Begynner i lønnstrinn	10	-	kr.	49 846	pr.år
etter 12 år	"			17 - "	68 709 " "

Muligheter for videre avansement etter søknad.

TEKNISK ASSISTENT

Begynner i lønnstrinn	6	-	kr.	43 069	pr.år
Etter 12 år	"			13 - "	57 185 " "

Mulighet for opprykk til tekniker,
topplønn lønnstrinn 15 kr. 62 793 pr.år.

TEGNEASSISTENT

Begynner i lønnstrinn	5	-	kr.	41 726	pr.år
etter 10 år	"			11 - "	51 897 " "

Mulighet for opprykk til tegner,
topplønn lønnstrinn 14 - kr. 60 048 pr.år.

KONTORASSISTENT

Begynner i lønnstrinn	5	-	kr.	41 726	pr.år
etter 12 år	"			12 - "	54 343 " "

Videre avansement etter søknad, topplønn som saksbehandler (sekretær) lønnstrinn 16 kr. 65 752 pr.år.

KJØRETØYKONTROLLØR VED BILKONTROLLEN

(Bilmekaniker med fagbrev)

Begynner i lønnstrinn	7	-	kr. 44 505	pr.år
etter 12 år	"		14 - "	60 048 " "

VEKTKONTROLLØR VED BILKONTROLLEN

Begynner i lønnstrinn	6	-	kr. 43 069	pr.år
etter 12 år	"		13 - "	57 185 " "

TJENESTEMENN UTE I VEGARBEIDSDRIFTEN

Lønnstrinn er ikke oppført for stillingsgrupper i vegarbeidsdriften, da disse ved siden av vanlig lønnstrinnplassering også har lønnstillegg etter tilleggsregulativet.

VEGMESTER

Begynnerlønn/topplønn - kr. 76 795 pr.år.

OPPSYNSMANN

Begynnerlønn/topplønn - kr. 73 399 pr.år.

OPPSYNSMANNSASSISTENT

Begynnerlønn	kr. 55 779	pr.år
etter 10 år	" 68 916	" "

VEGARBEIDER/VEGVOKTER/SJÅFØR KL.I

Begynnerlønn	kr. 55 744	pr.år
etter 12 år	" 68 361	" "

SJÅFØR KL.2/MEKANIKER MED FAGBREV

Begynnerlønn	kr. 57 087	pr.år
etter 14 år	" 71 203	" "



MEKANIKER MED SERVICEOPPDRAG/VEGARBEIDER MED SPESIAL-
OPPDRAG

Begynnerlønn	kr. 57 087 pr.år
etter 12 år	" 74 066 " "

Kort kommentar:

Som en ser av oppstillingen er begynnerstillingene ute i vegarbeidsdriften betydelig høyere enn de øvrige stillingsgrupper. Jeg vil her bare trekke fram et eksempel med 2 stillingsgrupper som er sammenlignbare. Dette gjelder kjøretøykontrollør ved bilkontrollen (begynnerlønn kr. 44 505), og mekaniker med fagbrev i vegarbeidsdriften (begynnerlønn kr. 57 087). Differanse i begynnerlønn på kr. 12 582 pr.år er helt uforsvarlig for 2 sammenlignbare stillingsgrupper i samme etat.

Tjenestemannsorganisasjonene vil framover gjøre sitt for å rette opp skjevheter mellom de forskjellige stillingsgrupper, men det er vel også et ønske at ledelsen går aktivt inn for forsvarlig lønnspolitikk i etaten vår.

Tore Jacobsen

>><<

HUTTETU !

På bygdene i Jarlsberg blev det dannet en meget sterk opinion mot bruk av bil på veiene, og i 1909 ble saken diskutert i amtstinget. Man forberedte da en ny lov for motorkjøretøier, og en av ordførerne tillot seg å si: "---- kunde vi i mellemtiden være saa heldig aa faa kjørt ihjel en Amtingeniør, en Amtmand eller en høi Autoritet, saa kanskje man ikke blev fuldt saa begeistret for Automobilene."

>><<

PENSJONISTTUREN 76

Årets pensjonisttur gikk av stabelen den 8. juni. Det er gammel tradisjon at været er fint. Det var det også denne gang. I år var det pensjonistene fra sydfylket som skulle være med. Oppslutningen var meget god da hele 35 pensjonister deltok.

Turen, som startet i Larvik, gikk ut av fylket. Det var veganlegget ved Langangen som først skulle besøkes. Her på dette gigantiske anlegget var det spasertur og orientering av anleggsbestyreren.



Turen gikk videre til Norsk Hydros petrokjemiske anlegg på Rafsnes. På dette Norges største industrianlegg foregikk omvisningen ved at bussen kjørte gjennom anlegget. Hydros personalsekr. var med og orienterte. Arbeidet ble igangsatt sommeren 1974 og anlegget skal være klart til bruk våren 1977. Anlegget er kostnadsberegnet til ca. 4,5 milliard kroner.

Fra Rafsnes gikk turen videre til Skien. Her var det lunchpause i Brekkeparken med wienerbrød og brus. De som tidligere ikke hadde fått anledning til å hilse på hverandre og friske opp gamle minner, fikk her en fin anledning til en prat.





Siste etappe på turen gikk over Siljan og ned til Lågendalen. Det var orientering om Lågendalsanlegget fra Steinsholt og nordover ved oppsynsmann Garvik.

På Gavelstad pensjonat møtte pensjonistene arbeiderne i sydfylket. Etter en bedre middag, var det informasjonsmøte med bl.a. orientering om virksomheten framover. Det lokale innslag ble besørget av tidligere ordfører i Lardal, Nefton Melaas.

Arrangementet var meget vellykket og Vestfolder'n vil på vegne av deltagerne takke samarbeidsutvalget for det arbeid de har nedlagt.



J.H.

KONTROLL AV TILHENGERFESTER TIL PERSON- OG VAREBIL

Ordningen med kontroll og godkjenning av tilhengerfester for person- og varebiler for bruk er nå opphørt. Det samme gjelder innføring i vognkortet om at tilhengerfestet er godkjent.

Tilhengerfester skal heretter behandles som annet utstyr på bil og skal kontrolleres ved periodisk teknisk kontroll, eller utekontroll.

BRUK AV SALT I

VINTERVEGVEDLIKEHOLDET

Det er meget fortjenstfullt av vegmester Sommervik å ta opp denne sak i avisen vår (nr. 1, 1976), slik at dette omdiskuterte tema kan bli best mulig belyst.

Når Vestfold til denne tid ikke har praktisert salting generelt, må undertegnede ta ansvaret for dette og skal nedenfor gjøre rede for grunnen.

Utviklingen når det gjelder å ha godt nok veggrep om vinteren har i hovedtrekkene vært følgende:

1. Sommerdekk med snøkjetting, sandstrøing.
2. " piggekjetting.
3. Vinterdekk.
4. " og sandstrøing.
5. " saltet vegbane.
6. " piggekjetting.
7. " med pigger.
8. " " Sandstrøing.
9. " " Saltet vegbane.

De som opplevde de første vinterdekkene, vil huske hvilket enormt fremskritt dette var. Bilgummifabrikkene satte i gang en intens utprøving av forskjellige mønster og gummikvaliteter og det er mitt inntrykk at piggene kom i bruk før vinterdekkene hadde nådd sin optimale utprøving.

I mellomtiden hadde man begynt å bruke salt. I Sverige fikk man store skader på betongdekkene og her i landet var vel Nydalsbrua i Oslo den første som fikk alvorlige skader slik at den måtte få ny overbygning med membranbeskyttelse. Bilmateriellet fikk også store skader og statistikken over bilenes levealder viste at der hvor det ikke ble saltet, varte bilene lengst under ellers like forhold.

Jeg er således ikke enig med Sommervik når han sier at bevisene for skader ikke er så vektige som man vil ha det til. At vi har brukt salt om sommeren er helt rett, men dette blir gjort for å avbinde grus, øke bæreevne og dempe støv, og dette gjør vi ikke på bruene. Dessuten er det lettere å spyle bilene om sommeren enn om vinteren.

Forts. s. 27

Truckførerkurs



Kåre Eik i aksjon på treningsbanen.

*

sikkerhetsbestemmelser, hjelpeutstyr, smøring og vedlikehold. Øvelseskjøringen omfattet bl.a. kjøreteknikk, kjøring og stabling av last.

Etter bestått prøve ble de 5 deltagerne tildelt truckførerbevis.

Arbeidstilsynet krever at fører av truck skal ha truckførerbevis. Det var derfor nødvendig å gjennomføre et truckførerkurs på Ås vegsentrall, for opplæring av de som skal bruke den nye trucken på vegsentrallens lager.

Den nye trucken er i seg selv verdt en nærmere omtale. Løftekapasiteten er 1500 kg og løftehøyde 4 m. Trucken er elektrisk drevet og tilfredsstillende på alle måter de krav som kan stilles til miljøforholdene. Trucken er levert av Maskin K. Lund A/S.

Truckførerkurset ble holdt i tida 19. til 21. mai med 5 deltagere fra Ås. Kurset var lagt opp i overensstemmelse med Statens arbeidstilsyns verneregler for truck og truckkjøring. Kurset ble arrangert av firmaet som hadde levert trucken. Kurset var lagt opp slik at det var 1 dag med teoretisk opplæring, 1 dag øvelseskjøring og siste dag teoretiske og praktiske prøver. På kurset ble det gjennomgått truckens oppbygging, kapasitet, virkemåte, driftsanordninger,



Fra venstre:
Instruktør Pedersen, kursdeltagerne Gunnar Eriksen,
Nils W.Berg, Jens Karlsen, Kåre Eik, John Jelstad og
kursleder Karsten Gjersøe.



SPRENGNINGSKURS KOMMER TIL HØSTEN

Etter det Vestfolder'n har fått opplyst fra Vegdirektoratet, vil sprengningskurs bli tilbudt vegkontorene til høsten.

Kursene blir lokale kurs. Lærerkreftene vil bli tjenestemenn fra vegkontoret.

Kursene blir arrangert over 5 dager. Av innholdet kan nevnes demonstrasjoner i marken og teoretisk bakgrunnsstoff.



NY VEGSTASJON PÅ VERNINGEN

Endelig! Nå øyner vi ny vegstasjon for søndre del av fylket - og avløsning for gamle, trofaste Bommestad vegstasjon.

Behovet for nystasjon har lenge vært følbart og alt i begynnelsen av 60-årene ble undersøkelser satt igang for å skaffe tomt. Siden har planer vært lagt og forhandlinger ført for en rekke alternative tomter. Men altså først nå med positivt resultat.

Tomta ligger på Verningen ved fylkesveg 169 og er på 25 mål. Avtale med grunneieren er i orden og likeså alle formalia med lokale myndigheter. Vi venter nå på departementets godkjennelse av tomtekjøpet, denne antas å foreligge med det første.

Den nye vegstasjonen skal betjene vedlikeholdsområdene 4 og 5 og avløser nåværende stasjoner på Bommestad og Foksrød. Tilsammen er det i disse områdene 535 km riks- og fylkesveg.

Forts. s. 17



HØGGØR MEN

Ein solvarm morgon
i steinura bratt
Gjekk Skau og stakk
i korte bukser

Med eitt han skreik:
HØGGØRM! Ein svær ein!
Han hoppa og dansa
og fekta med stikk

Men ørmen glei bort
mellom steinar grå
No var utrygt å gå

"Blomdal, høyr etter":
sa Skau med vekt
"Du gjeng i ura
Eg gjeng på vegen
Eg er så redd
Hadde det berre vore ein real BOA!"

Moral: Ein flisegut eig ingen rett.

Kyrre Varg

Forts. fra s. 16

Planlegging av selve stasjonen er så vidt startet. En styringsgruppe med folk fra vegtjenestemennene, oppsyn og ledelse er oppnevnt og trekker opp retningslinjer for stasjonens funksjon og bruk mens en arbeidsgruppe (overing. Nordkvelle, sjåfør Christensen, vegm. Pape, distriktsleder Nordbotten) overfører dette til konkrete forslag.

Bygging av stasjonen er forutsatt i 1978. Går det greitt med utforming og godkjenning av planene, kan vi likevel håpe på byggestart i 1977.

Ferdig vegstasjon med tomt og alle installasjoner, er antatt å koste kr. 1.6 millioner.

T.R.

EKENESSUNDET BRU

Ekenessundet bru med tilstøtende veg er fullført og satt under trafikk. Dermed er en "flaskehals" fjernet for de ca. 2000 kjøretøyer som krysser sundet daglig.

Tillatt akseltrykk er hevet, og når den gamle Husøybrua har fått ny plate i løpet av sommeren, vil det være muligheter for oppjustering av akseltrykket helt over til Husøy.

Den gamle brua skal overtas av Nøtterøy kommune og tjene som gang-/sykkelveg.

I byggetiden har lystbåter av og til hatt problemer med å passere brustedet, uten at dette har ført til "sure miner". Det synes tvert om som om lokalbefolkningen stort sett er glad for utbedringen, som dessuten har tilført Nøtterøy et fredelig, idyllisk bo-område på begge sider av sundet.

Publikum har vist stor interesse for anleggsarbeidene, og besøk av interesserte pensjonister har vært dagligdags i byggetida.



For oss som har hatt befattning med selve bruarbeidet, har det vært en givende og allsidig oppgave, og vi synes selv at brua har blitt pen og at vi kan si oss fornøyd med resultatet av arbeidet.

Pensjonister har ofte vært på besøk på brua. Kaptein Jens Christensen til venstre og byggmester Ivar Berg sier at det skal bli godt å få ny bru.

Forts. s. 19

JORDSKJELV?



Det kan se slik ut, men heligvis, det er det ikke. Det er Skipperudgården på Sem som endelig er blitt revet.

Krysset mellom E-18 og rv. 312 til Andebu har i alle år vært meget uoversiktlig og trafikkfarlig på grunn av den gamle bygningen som har ligget helt ut i krysset.

Tomten er nå ryddet og vegvesenet og Sem kommune arbeider i fellesskap med planer om lysregulering. En slik regulering vil bedre trafikkforholdene i krysset både for lokaltrafikken, skolebarn og den øvrige fotgjengertrafikken i Sem. Vi håper på å få lyssignalanlegget i gang utpå høsten.



Forts. fra s. 18

Noen tekniske data som kan interessere leserne:

Lengde: 195,5 m

Bredde: 7 m kjørebane, 3 m gang-/sykkelbane, total
bredde 12,5 m

Betongpeler: totalt 3733 lm Hercules

Betong: 1400 m³

Armeringsjern: 150 tonn

Gjennomsnittlig bemanning: ca 9 mann

Medgåtte arbeidsdager: 220 dager

Totalkostnad for brua: 4,7 mill kr.



Per M. Meland

Vegfolk tregere-

enn andre statsansatte?

Ja det spørsmålet kan en stille seg etter å ha studert oversikten over forslagsvirksomheten i Staten i årene 1973-75. I løpet av disse tre årene har statens vegvesen bare betalt ut 19 200 kr i premier mens Staten i alt har betalt ut 1 666 000 kr. Selv om Statens vegvesen sysselsetter ca 7% av de statsansatte, så ligger vi bare på litt over 1% av premiene. Sammenligner vi oss med f.eks. Postverket, så viser det seg at de bruker nesten 20 ganger så mye som oss i premier for forslag.

Er vi trege og lite oppfinnsomme eller hva skyldes dette? Gjør vi alt så perfekt i vegvesenet at det ikke er noe å forbedre?

Eller er det bare det at vi gjør våre forbedringer i det stille uten å kreve premie for det?

Vi kan jo håpe at det siste er tilfelle, men i så fall er det kanskje en fare for at de gode ideene bare kommer noen få til nytte istedenfor å kunne bli tatt i bruk over hele landet.

Det er nå skjedd en vesentlig forandring i forslagsordningen idet samarbeidsutvalgene i det enkelte fylke har fått fullmakt til å behandle og premiere forslag opp til en viss grense. La oss håpe at dette vil gi kortere behandlingstid for forslagene og derved gjøre forslagsordningen bedre. Riktignok er det ikke mye penger vi har fått å rutte med til premier, men la ikke dette skremme dere fra å sende inn forslag. Det er jo et gammelt ordtak som heter "Har man klave, så får man ku". Jeg kunne være fristet til å omskrive det slik at det lød: "Kan dere skaffe forslagene, så skal vi prøve å skaffe premiene".

Det ville være hyggelig om vi kunne få mer fart i forslagsordningen. Det ville også være hyggelig om vi i Vestfold'n kunne få andre synspunkter på hvorfor forslagsordningen i vegvesenet virker så mye dårligere enn i de andre statsetatene.

Gunnar Eigeland



VEGVESENET PÅ KURS

Opplæringsutvalget i Statens vegvesen har i sin innstilling av 1974 antydnet kursvirksomheten pr. ansatt innen etaten til å ligge på ca 1 uke pr. år. Ut fra det kan vi vel trygt si at hele etaten skal på kurs, selv om det ikke blir alle på en gang.

Målet med opplæringen er å gi kunnskaper om vegvesenets organisasjon, arbeidsmetoder og faglige krav, slik at den enkelte og etaten kan være på høyde med utviklingen. Opplæringen skal bidra til at etatens ansatte får anledning til å utvikle sine evner, sitt initiativ og sine muligheter for å samarbeide i et mest mulig meningsfylt, godt og effektivt arbeid.

Det mål som er satt, vil det ta lang tid før vi når opp til. Imidlertid vil vi i nærmeste framtid få flere kurs for de ansatte ute i driften.



Fra venstre: Arthur Bugten, John Askersrud og Einar Eggar.



Grunnkurset "Generell vegbygging" har vi allerede gjennomkjørt 2 ganger her i Vestfold. 40 av våre ansatte har i løpet av mars/april måned vært med på de første kurs som er arrangert i lokal regi.

På hvert av kursene hadde vi samlet 20 deltagere. Kursene ble arrangert som internatkurs over 3 dager på Gavelstad pensjonat i Svarstad. Forelesere var tjenestemenn fra de forskjellige avdelingene inne på kontoret.



Erik Andersen som lærermester.

Av emner som ble gjennomgått kan nevnes organisasjon og lovgivning, underbygging, overbygning, vegdekker, skiltregler m.v. Det var store og viktige emner som skulle gjennomgås på forholdsvis kort tid, så dagene ble lange.

De 2 kurs som hittil er arrangert, må nærmest betraktes som en prøve. Ut fra de erfaringer vi har gjort og den kritikk vi fikk ved avslutningen av kursene, vil vi forsøke å gjøre de framtidige kurs enda mer lærerike.

Det blir nå en pause i kursvirksomheten, men utpå høsten setter vi igang for fullt igjen. Vi tar sikte på å arrangere 3 kurs før jul.

J.H.



"GULLKORN"

Gull er et av de tyngste metaller. Likevel er det ingen annen byrde som får mennesket til å løpe mer lettvent og hurtig.

En kontrakt er en rekke bestemmelser, undertegnet av ærlige folk som betrakter hverandre som kjeltringer.



Tanker og tilbakeblikk

i ord og toner

MELODI: RALLARVISE

Tenker litt tilbake nu på farne år,
og hvor fort igrunnen levetiden går,
men minnene fra arbeidet på anlegg rundt om kring,
setter tankerne og hummøret isving.

Det var skøy den tid da me på borret slo,
han som snudde borret- satt og sang og lo,
men av og til det kom en lekse- og tolmodigheten brast,
det var hver gang borret kranglet og satt fast.

Mange år er gått og eg er pensjonist,
litt rar er følelsen - men aldri pessimist,
eg har mange hobbi- og kan gjøre som eg vil,
og det er akkurat en hobbi som må til.

Vil ønske alle pensjonister lykke til,
bekjymringer og sorger, kanskje komme vil,
jag dem ut igjen og sørg for å få hummøret på topp,
og du kjenne vil hvor lett han blir din kropp.

In Lindaf



FROST I JORD

AVSLUTNINGSRAPPORT

Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd og Vegdirektoratet har i årene 1970-75 finansiert en økt forskning for å få bedre kjennskap til frostens virkning i jord.

Forts. s. 27

Informasjon om vegplaner



Vegvesenets informasjonsvirksomhet har opp gjennom årene vært mindre god. Dette har nå i den senere tid bedret seg vesentlig.

I år har vi her i Vestfold gått ut med orientering om et enkelt vegprosjekt på en ny måte. Etter de gode erfaringer vi høstet i fjor med utstilling og generell orientering om etaten på messer i distriktet, har vi nå i juni måned deltatt på "Sandefjordsmessen 76" med en stand hvor vi orienterte om den nye E-18 fra Klinestad til Langåker.



Messen varte i vel 1 uke og vår stand var godt besøkt. De reaksjoner vi hittil har fått, er meget positive. Det skulle tyde på at dette er en informasjonsform som er kommet for å bli. Utstillingen vi hadde på Sandefjordsmessen vil senere bli brukt flere steder i fylket.

RETNINGSLINJER FOR MILJØTILTAK FOR FRAMTIDIGE OG EKSISTERENDE MASKINER I STATENS VEGVESEN

Verne- og Miljøutvalget behandlet forslag til retningslinjer for miljøtiltak for framtidige og eksisterende maskiner i Statens vegvesen på møte 13. februar 1976.

Nedenfor er referert det forslag til miljøtiltak som Vegdirektoratet mener bør søkes gjennomført for nye og eldre maskiner i vegvesenet for å skape et godt og sikkert arbeidsmiljø i og omkring disse.

Verne- og Miljøutvalget sier seg enig i disse retningslinjene som har fått følgende konklusjon:

Kravene til den tekniske utføring av støydemping vil bli skjerpet.

Fra 1976 innføres krav om maks. 85 dB(A) for innvendig støy i biler.

Maskiner med lavere støynivå enn fastsatt i vegvesenets krav, bør anskaffes dersom merkostnadene vurderes å være rimelige.

Støydemping av eksisterende maskiner foretas bare på maskiner hvor føreren er utsatt for spesiell stor belastning.

Støyskjermer utvikles og prøves rundt eldre maskiner. Avgassrør på biler og maskiner føres normalt med mot bakken, men kan føres over tak ved spesielle behov.

Nye støysvake og støvlette førerhus innføres som standard på alle knuseverk.

Et knuseverk med full innkapsling av maskiner for reduksjon av støy og støv anskaffes i 1976 som en prøve for å gi erfaring med slikt utstyr.

Et antall hjullastere og traktorer utstyres som en prøve med ventilatorer og støvfiltre for å gi erfaring med slikt utstyr.

Kontroll av førerkomforten i nye maskiner fortsetter.



Ombygging av eksisterende maskiner for bedre førerkomfort foretas bare på maskiner hvor føreren har spesielt vanskelige arbeidsforhold.

Krav om veltesikre førerhus stilles til alle nye maskiner som leveres etter 1. juni 1978.

Eksisterende maskiner påmonteres ikke veltesikre bøyler, med mindre de benyttes i spesielt farlig arbeide.

Alle selvgående vibrasjonsvalser som vegvesenet i dag har, påmonteres veltesikre førerhus.

Montering av hoftebelter i maskinene undersøkes nærmere.

Under maskinføreroplæringen skal det legges stor vekt på sikkerheten i maskindriften.

K. Gjersøe



VEG CUPEN 76

VESTFOLD SLATT UT I FØRSTE RUNDE

Ikke før er veg-cupen i gang, før den er forbi. For første gang på mange år, er vi ute av dansen etter første runde. Vi møtte Buskerud, og gikk optimistisk og energisk i gang. Men uttellingene kom ikke. Etter å ha ligget godt over gjennom hele kampen, både i spill og sjanser, sto resultatet 0-0 etter ordinær tid. Ekstraomganger måtte til, men også dette uten resultat. Fortsatt 0-0.

Avgjørelsen måtte således falle med straffesparkkonkurranse. Fra tidligere i år har vi dårlig erfaring fra straffesparkkonkurranser. Ballen vil helst gå utenfor eller over. Det samme skjedde denne gang og sluttresultatet ble 3-1 i Buskeruds favør.

BRUK AV SALT

Forts. fra s. 13

Vi er enige om at vi skal ha veggrep under alle føreforhold. Piggene erstatter fase 6 i ovenstående oppstilling og har slått gjennom av makelighetshensyn. De brukes enten det er nødvendig eller ikke og påfører våre asfaltdekker enorme reparasjonsutgifter. Slitasjen blir større ved samtidig salting. Vi bør derfor bruke enten det ene eller det andre. Dog bør vi være så hensynsfulle at vi bruker salt, eventuelt saltblandet sand på steder hvor dårlig skodde trailere har vansker.

Det foregår stadig forskning for å nå frem til et pigget dekk som gjør minst mulig skade. Likeså er det innenfor Nordisk Vegteknisk Forbund i gang et forskningsprosjekt for utvikling av betongbelegninger på veger og bruer som har bedre motstandsdyktighet mot ødeleggelse av piggedekk, saltbruk og klimatiske påkjenninger.

I mellomtiden kan vi preparere våre bruer slik at de tåler salt for det tilfelle at pigger blir forbudt. Og, som Sommervik sier, skal vi salte våre veger, må vi ha beredskapen i full orden både hva angår kunnskap og materiell slik at vi unngår de ulemper som har gjort saltingen så upopulær.

Meget mer kunne sies om dette tema, men det foreligger så gode utredninger fra Veglaboratoriet og Vegdirektoratet at jeg har innskrenket meg til ovenstående meningsytring.

L. Moy
fhv. vegsjef

*

FROST I JORD

Forts. fra s. 23

Som en avslutning på dette prosjektet er det utarbeidet en lærebok som inneholder noe av den viten som nå finnes på dette felt. Boken er tenkt å tjene som oppslagsbok for løsning av praktiske problemer i forbindelse med frostsikring av forskjellige konstruksjoner.

Boken kan bestilles ved Utvalget for Frost i Jord. Vestfolders'ns redaksjon kan være behjelpelig med bestilling av boken til de som måtte være interessert. Boken koster kr. 150,-.

*

BILBELTE = LIVBELTE

KAN SPARE 4000 SYKEHUSPLASSER

Tilgjengelig statistikk antyder at antall skadde bilførere og passasjerer årlig går opp i over 7 100 personer. Annen statistikk, fra land med solid erfaring med bruk av bilbelter, antyder at beltebruk hindrer en meget stor del av disse skadene. Man antar at skadetallet kan reduseres med minst 50-60 prosent, d.v.s. at mer enn 4 000 personer vil kunne unngå skader som krever sykehusbehandling.

Kollisjonsskader har en del typiske kjennetegn. Bilføreren skades hyppigst i hode og ansikt, ben, armer og brystparti i denne rekkefølge. Forsetepassasjerer skades hyppigst i ansiktet, bena, armene og hjernen.

De fleste av disse skadetyper krever langvarig behandling, særlig fordi skadene ofte arter seg som kompliserte brudd i ben og hofteparti.

Også kollisjon i lav hastighet viser seg å være meget farlig om man sitter ubeskyttet i bilen. Ved en kollisjon i bare 40 km/t vil de krefter som utløses komme opp i 35-40 ganger ens egen vekt. Et menneske på 70 kg vil derfor kjennes ut til å veie hele 2 800 kg, og det kan ingen stoppe med hendene.

Husk derfor også på å bruke bilbelte i bytrafikken.



Ny vegoppmerking

Som det nå vel vil være kjent for de fleste, ble det den 1. mai innført nye regler for vegoppmerking.

Den viktigste nye regelen er at det nå er forbudt for alle kjøretøyer å krysse heltrukket linje mellom kjørebanelene. (Fram til 1. mai har vi som kjent hatt lov til å krysse den, men på egen risiko, - nå er det altså forbudt). Linjen skal oppfattes som sperrelinje. Med denne bestemmelsen er vi kommet mer på linje med den vegmerking og praksis som er vanlig i de fleste europeiske land.


Det ble fra samme tidspunkt også innført en brutt varsel-linje (på vegene våre fra 1.mai). Her er strekene tre ganger så lange som mellomrommet mellom dem, og linjen skal nå oppfattes slik at det er farlig å krysse kjørebanelene og at man skal vise ekstra aktsomhet. Men det er altså ikke forbudt å krysse denne linjen. Den blir bl.a. benyttet på enkelte veger som er såpass smale og uoversiktlige at man ikke kan foreta forbikjøringer av f.eks. syklende og gående uten å krysse midtlinjen.

Der det er ønske om å styre trafikken i spesielle baner, f.eks. foran vegkryss eller avfart, finner man heltrukne linjer rundt et felt som er skravert med skråstreker. Et slikt sperreområde er det også forbudt å kjøre på.

Vegoppmerkingens funksjon kan deles inn i følgende 3 punkter:

1. Lede trafikken.
2. Varsle trafikantene om farlige eller spesielle forhold ved vegens geometriske utforming.
3. Regulere trafikken.

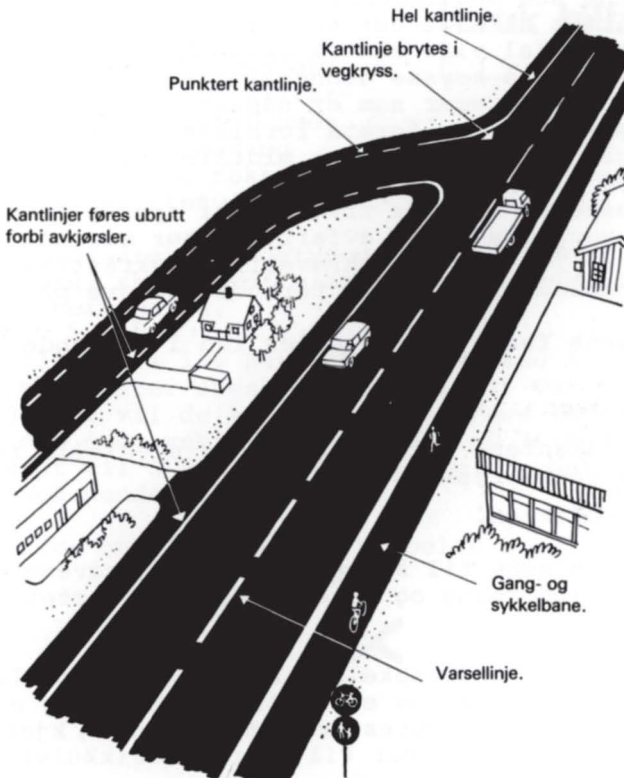
Vegoppmerkingens evne til å oppfylle disse kravene avhenger av at dens utforming og anvendelse er ensartet og konsekvent.

Det finnes en rekke undersøkelser basert på sammenlikning av trafikkforholdene før og etter linjeoppmerking er etablert. Stort sett konkluderes det med at kant-, kjørefelt- og midtlinjeoppmerking fører til færre trafikkulykker. 

Til oppmerking på kjørebanelen anvendes maling og thermo-
plast. Hvorvidt maling eller thermoplast kommer til an-
vendelse, blir vurdert ut fra kostnadmessige overveiel-
ser og behovet for økt holdbarhet. Til orientering kan
nevnes at en her i Vestfold tar sikte på å investere kr.
750 000 i maling og kr. 200 000 i plastmarkeringer på
riksvegene. På fylkesvegene regner en med å benytte kr.
165 000 til maling og kr. 200 000 til plastmarkeringer.

Hovedtyngden av oppmerkingen vil være gjennomført før
ferietrafikken setter inn.

F. Carlsen





Med en enkel TULIPAN

50 år Olaf Smørdal 8. september

65 år Alf Berg 3. juni
Håkon Stensholt 11. juli

VI GRATULERER.

Vi ønsker velkommen:

Christian Bræin, vedlikeholdsdistrikt 1
Ludvig Larsen, - " - 1
Øystein Ludvigsen, vegkontoret
Svein Arne Olsen, - " -

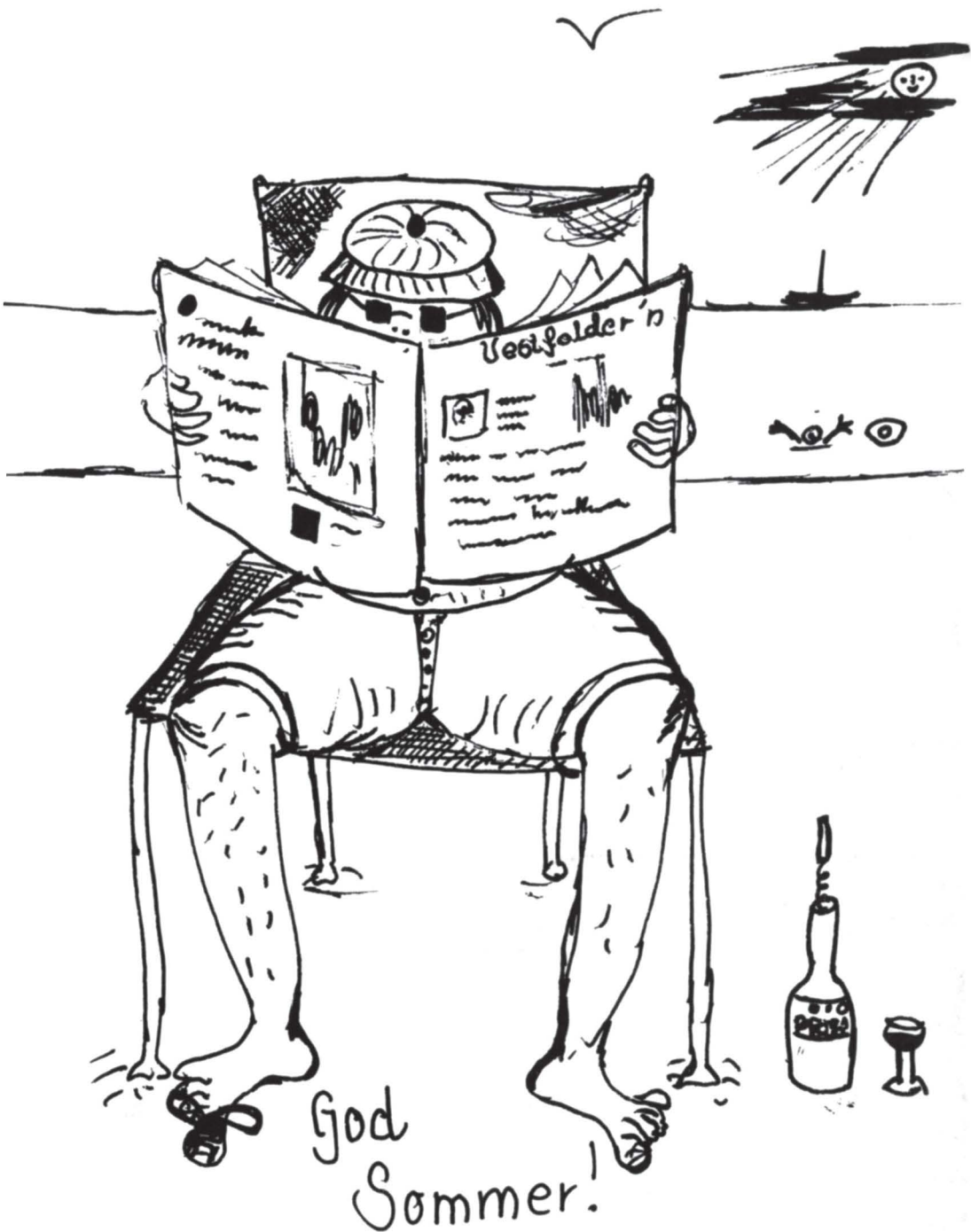
Vi takker for godt samarbeide:

Siegfriid Rødtang, vegkontoret
Einar Nærum, anleggsavdelingen

Følgende er gått over i pensjonistenes rekke:

Johan Gjelstad
Magne Hagbartsen
Harald Harstad
Markus Hvarnes
Finn Kristensen
Peder Lepperød





God
Sommer!