

VEST- FOLDER'N

Nr. 3

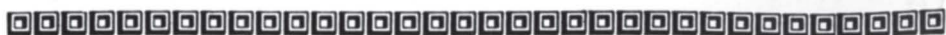
1976



BEDRIFTSAVIS FOR vestfold vegvesen

September 1976

3. Årgang



	Innhold:	side
Redaktør: Jan Haugerød	Hvor går grensen ?	3
Redaksjonssekretærer: Mary Kristensen Aud Tvindesæter Wåle	Autovern på Hystadveien	4
	Statens Bilsakkyndige i Nord-Jarlsberg	6
Redaksjonsutvalg: Hans Thv. Kittelsen Trygve Rognan Frank Rød Bjørn Skøie Rolf Sommervik	Ny Hvåra bru	7
	"Hold Norge rent" 1976 ...	9
	Den siste rideveg	12
	Støvsugere til håndholdte bormaskiner	14
	Takk og farvel	16
Redaksjonsadresse: Vegsjefen i Vestfold Postboks 323 3101 Tønsberg	Nå kommer lyssignalene på Sem	17
	Statens vegvesen - nå også luftvegen!	18
	Nå skal vi bruke bilbelte	21
Opplag 850	Viltspeil	23
	Hvor er Petter Smart ?	27
Trykk: Cicero A/S	Fortau og sykkelstier	28
	Får vi eget museum ?	29
Forsidebilde: Rodestein fra midten av 1800-tallet funnet ved Rv.35-Jarlsberg- linja.	Gamle vegmerker	29
	Med en enkel tulipan	31



Hvor går GRENSEN ?



Et spørsmål som vi stadig kommer tilbake til er hvor eiendomsgrensen går. Som oftest blir det her gjort gjeldende to syn - vegvesenets og grunneierens.

Selv om vi etter hvert langs nye og nyombygde veger får klarlagt grensene, har vi bare her i fylket ennå mange og lange vegstrekninger hvor grensespørsmålet ennå ikke er avklart. Det forekommer da også konfliktsituasjoner hvor vi tar privat grunn i besittelse, eller privatpersoner pløyer, graver eller på annen måte tar vår grunn i besittelse uten å være klar over det.

Dette er forhold som vi med informasjon og opplysninger kan få rettet på. Verre er det når det synes bevisst å være gått inn for å benytte vegvesenets grunn. Dette forekommer ganske ofte og vi kan vel gå så langt som å si at vi ikke blir betraktet som noen alminnelig akseptert nabo. Bildet her er et godt eksempel på dette. Reklameskiltet som

er plassert helt inn til asfaltkanten er bundet fast til kilometerstolpen for ikke å bli blåst overende av bilene som passerer!

Dette er bare ett eksempel. Det kan trekkes fram mange andre, og langt farligere eksempler på at vi ikke blir akseptert som nabo. Grensen er forlenget nådd. Hvem vil le vel henge opp et reklameskilt i naboens pæretre eller lempe jord eller søppelhaugen inn i naboens hage? Når det gjelder vegvesenet, er forholdet helt annerledes - eller er det det?

Dette er en uhyre viktig sak som vi bør se alvorlig på i framtida. Jeg vil derfor oppfordre til innlegg om emnet i det neste nummer av avisa.



Red.

Autovern på Hystadveien

ER KRITIKKEN MOT VEGVESENET UGRUNNET?

Befolkningen i Sandefjord har nå i lange tider vært sterkt engasjert i det som har skjedd langs Hystadveien. Reguleringen for å få til gang- og sykkelveg adskilt fra kjørebanelen var ikke før satt i gang før kritikken kom.

Vestfolder'n vil her forsøke å belyse denne sak best mulig slik at alle våre egne ansatte kan få kjennskap til grunnlaget for reguleringen.



Viktige momenter i forbindelse med reguleringen er følgende:

1. Hystadveien er en sterkt ulykkesbelastet vegstrekning hvor spesielt sykklister er innblandet.
2. Trafikkarealet er sterkt begrenset av murer og fjellskjæringer.
3. Det er mange enkeltavkjørsler med tilknytning til vegen.



Ut fra dette har kommunen og vegkontoret forsøkt å utarbeide en plan for sikring av de myke trafikantene - de som går og de som sykler.

- Vi har spurt avd.ing. Nils I. Skjevik, lederen av vegkontorets trafikkseksjon, hvorfor det har vært nødvendig med en slik regulering med autovernblokker.



- På grunn av det begrensede området vi har til disposisjon, måtte vi finne fram til en minimumsløsning hva areal angår. Tidligere var det et sykkelfelt mellom kjørebane og fortauet. Det som nå i prinsippet er gjennomført, er å disponere dette sykkelfeltet og legge dette til fortauet for derfor å få en brukbar bredde til gang- og sykkelvegen. Dette trer da fram som en vesentlig innsnevring av bilenes disponible areal, selv om ytterkant av betongblokkene

er omtrent der tidligere kantlinje gikk. Selv om det kunne vært ønskelig med større bredde for bilene, er det åpenbart etter min mening at de daglige problemene blir minimale. For å adskille gang- og sykkelvegen fra kjørebane, fant vi betongblokkene best egnet, bl.a. for å kunne stå imot vintervedlikeholdet.

- Hva har du ellers å si til den til dels sterke kritikken som er reist?
- Kritikkk må vi selvfølgelig lytte til, men det synes som om det har vært en del misforståelser ute og gått. Mange har sikkert ikke vært klar over hvordan anlegget ville se ut ferdig utbygd. Vi skal også innrømme at vi selv har vært for dårlige til å informere i dette tilfellet. En god informasjon/orientering til publikum om hva vi gjør og hvorfor vi gjør det ville så absolutt være på sin plass her.

Forts. s. 26

Statens Bilsakkyndige i Nord - Jarlsberg har fått ny leder



Anton Asbjørnrød, født og oppvokst i Sandefjord, er blitt den nye lederen av bilsakkyndigkontoret i Nord-Jarlsberg. Asbjørnrød er 44 år gammel, og har over 20 års tjeneste innen bilsakkyndighetstaten bak seg.

Sin biltekniske utdanning har han fått gjennom forsvar- et og ved billinjen på Trondhjem tekniske skole.

Han har alltid vært meget interessert i biler og har 3 års praksis fra bilverksted før han kom over i bilsakkyndig- etaten i 1955. Det var på Gjøvik, og der var han fram til 1959. Etter det har han vært ansatt ved bilsakkyndig-

kontoret i Arendal. Han tiltrådte stillingen som leder for bilsakkyndigkontoret i Nord-Jarlsberg 1. juli i år.

Asbjørnrød kommer til et av de aller dårligste bilsakkyndigkontorer i landet. Vi spurte han om ikke det var en stor overgang å komme fra et moderne og tidsmessig kontor og over i dette kontoret som fullstendig tilhører fortida

- Jeg kjenner godt til forholdene. Det er bare de siste 5 årene jeg har vært ved et moderne kontor, men det er opplagt en stor overgang. Vår viktigste oppgave i tida framover vil da også bli å skaffe nye kontorlokaler. Det arbeidet satte jeg i gang med allerede før jeg tiltrådte stillingen her i Horten. Slik forholdene nå er, uten noen form for brukbar kontrollhall, har vi ikke mulighet til å yde publikum den service vi bør gjøre. En tilfredsstillende kontroll av biler kan ikke utføres under de forholdene vi har her.

- Andre viktige oppgaver?

Forts. s. 27

NY HVÅRA BRU

Nåværende Hvåra bru ble bygget ferdig i 1937. Den ble bygget som hengebru med et spenn på ca. 95 m og med 6 tonns akseltrykk. Overslaget dengang lød først på kr. 108 000,-, men det viste seg da, som så mange ganger ellers at det ikke holdt. Etter at bruarbeidet var avsluttet etter 3 års anleggsdrift, var sluttregningen kommet opp i kr. 146 000,-.



En del av midlene ble skaffet tilveie gjennom en lokal innsamlingskomite. En fikk gjennom denne innsamlet til sammen kr. 17 000,- fra distriktet. Dessuten deltok oppsitterne i Hvarnesområdet med tilsammen 1600 dagsverk som gratisarbeid.

Ny Hvåra bru skal bygges ca. 100 m nord for nåværende bru. Den blir bygget i to spenn på 70 og 50 m sett fra elvas østside og med total lengde på 120 m. Den bærende konstruksjon skal bestå av to stålbjelker som får en høyde på opptil 3 m.

Brua bygges om til lastekl.Bk.10 og vegklasse II E. Brua får en totalbredde på 8,85 m som inkluderer rekkverk og fortau på 1,5 m.



Kostnadene for brua er beregnet til 3,6 mill.kr. I tillegg kommer anlegg av tilstøtende veger, som er beregnet til 1,1 mill.kr. Anlegget Hvåra bru med tilstøtende veg-er kommer da tilsammen på 4,7 mill.kr.

Trafikken over Hvåra bru i dag ligger på ca. 400 i årsdøgnstrafikk, og av dette er ca. 40% tungtrafikk.

I fjellveggen ved den nye bruas østre landkar er det meislet inn flomstandsmerker helt tilbake fra 1879. Disse merkene er behørig fotografert og innmålte. Det har også vært diskutert om en skal forsøke å ta vare på selve fjellflaten og eventuelt få satt den opp igjen etter at anlegget er avsluttet.

Anleggsdriften er forutsatt igangsatt høsten 1976, og hele anlegget ventes avsluttet neste høst.

Pelingsen for fundamentene og stålkonstruksjonen blir satt bort på anbud, mens selve betongarbeidene er forutsatt utført i egen regi.

K. Høiland

SAMARBEIDSUTVALGET

HAR FØLGENDE MØTEPROGRAM FOR RESTEN AV ÅRET

22.10 Ekstraordinært møte på vegkontoret - til behandling:

Avbyråkratiseringen.

Utkast til grunnlag og overordnede mål for Statens vegvesen (LTP arbeidet).

19.11 Ekstraordinært møte på Ås vegsentral.

Presentasjon av vegsentralen.

3.12 Ordinært møte på vegkontoret.

Eventuelle saker til behandling på det ordinære møtet bes sendt vegkontoret senest 14 dager før møtet holdes.

«Hold Norge rent» aksjonen 1976 - rasteplasser

I forbindelse med aksjonen har vegvesenet i Vestfold via Vegdirektoratet fått tildelt kr. 600 000,-. Pengene kunne brukes til bl.a. utbygging av rasteplasser, toalettanlegg, renhold og opprydding langs vegene.

Når det gjaldt rasteplasser, ønsket vi å prioritere de viktigste og sterkest trafikkerte vegene - i første omgang E-18. Her er en ferdig utbygget - nemlig ved Gulli nord for Sem.

Planer for ytterligere to rasteplasser langs E-18 ved Hallevannet i sydfylket samt ved Kjeldås i Sande er under utarbeidelse. Dessuten er regulering av avkjørsel til rasteplass ved Bogen i nordfylket under utarbeidelse. Vi tar sikte på utbygging av disse i inneværende år. På riksveg 310 ved Falkenstein (innfartsveg til Horten fra nord) er en rasteplass utbygget, og planlegging av en plass ved Jareteigen på samme veg er i gang. Videre har vi ferdige planer for en plass ved Hagenes bru på fylkesveg Z-210 og ved Skjeggerød på riksveg 305.

Rasteplass Gulli

Plassen er utbygget med sanitæranlegg i form av et pre-fabrikert "containerhus" med utvendige mål 2,5 m x 6,2 m, og tilknyttet det offentlige vann- og kloaknett. Det inneholder vannklosetter, vaskeservanter med varmt og



Rasteplassen på Gulli.



kaldt vann, papirhåndklær, flytende såpe, ekstra kraner for tapping av drikkevann, stallebord for småbarn, speil og stikkontakt for barbermaskin. Anlegget er åpent hele døgnet. Oppvarmingen på høst- og vinterstid skjer ved elektriske panelovner. Renhold besørges av to damer som har bosted i nærheten av plassen. I ferietida foretas renholdet minst 1 gang pr. dag

På rasteplassen er det foretatt beplantning, og grastilsådd rabatt mot E-18 er anlagt. Videre er der plassert border/benker i trykkimpregnert trevirke og plast søppelcontainere.



Noe av inventaret.

Hele anlegget har kostet ca. kr. 135 000,-. Plassen er meget godt besøkt. Den er dessuten mye brukt som overnattingssted for trailersjåførere. Et minus ved sanitæranlegget må nevnes. Det er her ikke tatt hensyn til handicappede mennesker. Problemet er bl.a. tatt opp i et leserbrev gjennom en lokalavis.

Vi vil her få understreke at dette anlegget er å betrakte som et forsøksprosjekt. Hvis det blir vellykket og publikum behandler det pent, vil vi kunne tenke oss et mer permanent anlegg her hvor også nødvendige hensyn til handicappede blir tatt.

Erfaringene etter 3 måneders drift er positive. Eventuelt andre steder hvor muligheten for tilkobling til vann- og kloaknett ikke er til stede, vil vi vurdere alternativ med nedgravde vann- og septiktanker og vannklosetter med minimalt vannforbruk.

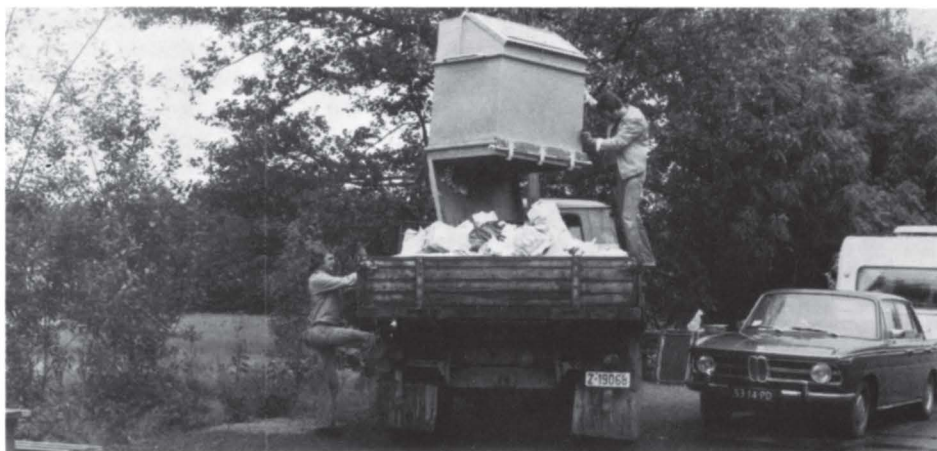


Rasteplass Falkenstein

Plassen er relativt stor og har naturmessig og trafikk-messig sett en god beliggenhet. En stor grastilsådd og beplantet rabatt mot riksvegen er anlagt. Området beregnet for biltrafikk er asfaltert, border/benker er plassert på grusunderlag og plast søppelcontainere er tatt i bruk. Anlegget har kostet ca. kr. 100 000,-. Rasteplassen er godt besøkt og har fått positiv omtale. En del tilgrising i vegskråningen indikerer imidlertid behov for toalettanlegg også her. Med fortsatt gode erfaringer fra Gullianlegget vil vi vurdere mulighetene for et lignende anlegg ved Falkenstein.



Rasteplassen på Falkenstein



Tømmingen av containerne går greitt.

H. Andreassen

DEN SISTE RIDEVEG I VESTFOLD



Inntil på 1700-tallet besto vårt vegnett slik det hadde gjort antagelig i mere enn tusen år av utelukkende rideveger. Vinterstid var disse veger også nyttige for kjøring med slede.

Fra slutten av 1600-tallet og gjennom 1700-årene ble dette totalt endret. Det ble da gått i gang med veger for kjerre og vogn, og fra tiden omkring 1800 og senere ble det utfoldet stor aktivitet med utbygging av vegnettet, hvor det spesielt ble lagt vekt på gode stigningsforhold.

Det kan nesten synes utrolig, men Vestfold fylke, eller Jarlsberg og Laurvigs Amt, som det het den gang, ytet tilskudd til rydding og istandsetting av en rideveg for mindre enn 100 år siden.

Det gjelder ridevegen mellom Lardal og Siljan, over Slemdalsheien, som det het den gang, til Øverbø i Slemdal, det gamle navnet på Siljan.

På Lardalsiden gikk ridevegen noe annerledes enn vegforbindelsen til Siljan idag, idet den ikke tok av fra Steinsholt, men en del lengre nord - ved Hanevold eller Flåtten. Den kom altså til å ta seg opp på vestsiden av gårdene Tveiten og Lofstad.

Fra gammelt av var det, etter gjeldende forordning, skyssordning på ridevegen mellom Lardal og Siljan med skyssstasjon på Hanevold og på Øverbø. Skyssen, som måtte foregå på hesteryggen, ble opphevet ved vedtak i amtstinget for 1862 og dette ble stadfestet ved Kongelig resolusjon av 8. oktober 1862. Det er blitt hevdet at trafikk- en over heien avtok betydelig etterat Skien fikk dampskipsforbindelse med Olso i slutten av 1850-årene. Opparbeidelsen av vegen mellom Larvik og Eidagner omkring 1860, må også være en medvirkende årsak.

Ridevegen kom imidlertid ikke til å miste sin berettigelse. Den kom til å bestå ennå i lange tider og amtfor- mandskapsforhandlingene kan fortelle om bidrag til denne veg ihvertall i årene 1847, 1861, 1871, 1875 og 1884.



I 1871 ble saken reist fordi Slemdal kommunestyre hadde gjort vedtak om å søke å få vegen helt nedlagt.

Lensmannen i Lardal uttaler i den forbindelse bl.a.:
"---- at der for sommerhalvårets vedkommende ikke er henlagt noget mannskap til å vedlikeholde ridevegen over heien, hvorimot for vinteren er underlagt gårdene Stensholdt med 8 hester for å holde vegen framkommelig, og fåregår snebrøytingen på den måte at det kjøres med sleder frem og tilbake, da sneplog ikke godt kan benyttes".
Lensmannen føyer til at selvom skyssordningen over Stensholdtheien til Slemdal er opphørt, vil det være ønskelig at vegen fortsatt må bli benyttet som rideveg, og at hester som hittil har vært benyttet fremdeles blir "helligende til vinterarbeide dersteds---".

Saken ble forelagt Lardal kommunestyre som bl.a. uttaler:
"Denne veg har sin store betydning som forbindelsesveg mellom kysten ved Kristiania- og Skiensfjorden hvorved meget av vegens lengde blir spart for mange imot å reise om Larvik, eller med dampbåt rundt kysten, således ser vi mange reisende som er kjente med lokalitetene å velge Slemdalsvegen, især i markedstidene vinter og høst.

Om høsten reiser mange fra Jarlsberg vestover for å kjøpe inn Telemarkskjør, så man har sett drifter med inntil 20 kjør passere Slemdalsheien til østbygdene.

For Lardals vedkommende har vegen ikke så stor betydning, da bygdens folk er såvidt kjente i egnen at de kan velge andre skogsveger over til Skienskanten -- hvorimot fremmede må velge denne veg som en mest kjent og som fra umindelige tider har vært en gammel skyssveg som nå er nedlagt. Da vegen etter vår mening må betraktes som en slags hovedveg mellom amtene, som ikke bør nedlegges, bør den ryddes og koster litt arbeide på om sommeren--".

Lardal kommunestyre gjorde vedtak om at:

1. Vegen bør bebeholdes som rideveg.
2. Til vegen bevilger Lardal kommune 10 spesiedaler med 5 spesiedaler årlig i to år på den betingelse at amtet bevilger et lignende bidrag.

Forts. s. 22

STØVSUGERE TIL HÅNDHOLDTE BORMASKINER

Å arbeide med fast fjell har alltid vært vanskelig - kanskje den vanskeligste og mest plagsomme arbeidsplass innen vegvesenet. Støy, støv og andre problemer har alltid vært daglig kost.

Etterhvert har det imidlertid kommet både det ene og andre hjelpemidlet for å minske på ulempene.

I løpet av de siste 2 år har vi her i fylket tatt i bruk 7 støv-



Per Svendsen (til venstre) og Johan Johansen puster ut etter at enda 2 borehull er ferdige.



sugere til håndholdte bormaskiner. Disse innretningene, som bare veier 45 kg, er lette å frakte og montere så lenge terrenget er noenlunde framkommelig. Støvsugerne er beregnet på 2 borhammere, men har kapasitet til 3. Vedlikeholdet er enkelt, og driftssikkerheten god.

På riksveg 317 i Hillestad

har Per Svendsen og Johan Johansen en av disse daglig i bruk. De har hatt sin støvsuger i nesten 2 år, og kan fortelle at støvsugeren fungerer meget godt. Den brukes alltid når forholdene er slik at det er mulig å ha apparatet med. På den tiden de har hatt sin støvsuger, har de ikke hatt noen vanskeligheter med den. Johansen mener at en slik støvsuger bør være standardutstyr når det arbeides i fjell.

Det er helt klart at disse støvsugerne virker tilfredsstillende så lenge vedlikeholdet utføres i overensstemmelse med det som er forutsatt. Vedlikeholdsinstruks står påført hvert enkelt apparat.

En demonstrasjon i boring med og uten bruk av støvsuger, viste helt klart hvor effektive disse apparatene er. Bruken av støvsugerne eliminerer helt støvplagene, og ikke bare for den som borer, men også for arbeidskameratene i nærheten av borestedet, bedres arbeidsforholdene vesentlig.

Av de 7 støvsugerne vi nå har i bruk, er 6 stykker i bruk på anleggsavdelingen og 1 i vedlikeholdet. I forholdsvis nær fremtid vil det bli kjøpt inn ytterligere noen av disse støvsugerne, slik at vi kan få en enda bedre dekning blant de som arbeider i fjell.



Per Svendsen og Johan Johansen gir her en demonstrasjon i boring med og uten bruk av støvsuger.

TAKK OG FARVEL ETTER 36 ÅR

RENGJØRINGSBJELP RUTH PEDERSEN SIER TAKK FOR SEG



Ved en enkel tilstelning på vegkontoret 8. september i år sa ledelsen og personalet takk og farvel med en av sine trofaste medarbeidere, rengjøringshjelp Ruth Pedersen.

Fru Pedersen fylte 67 år samme dag og gikk over i pensjonistenes rekke etter 36½ års tjeneste. Som takk for innsatsen ble hun av administrasjonssjef Leif Blomdal overrakt gave, blomster og diplom.

I en samtale med fru Pedersen etter tilstelningen fortalte hun litt historikk fra sin lange tjeneste.

Hun begynte i tjenesten 1. mars 1940. Vegkontoret hadde den gang kontorer i Nedre Langgate 50 (Vestfold kraftselskaps nåværende kontorer). Deretter flyttet hun med vegkontoret på dets omflakkende tilværelse til Trygdekassegården, Fylkeshuset, Vestfoldbanken for til slutt å ende i Norske Folkgården. Som hun selv sier det - hun har fulgt med vegkontoret som "nissen på lasset".

På sin lange arbeidsdag har hun "slitt ut" 3 vegsjefer, Thor Larsen, Alf Torp og Leif Moi, men den 4., Gunnar Eigeland, ble for ung for meg, sier fru Pedersen.

Av de ting hun husker best er oversvømmelsen på kontorene i Fylkeshuset og brannen i papirkurven, som lett kunne ha blitt en katastrofe.

Fru Pedersen har til og med vasket seg over til Amerika. Dette skjedde i ferien 1957 da hun tok jobb på en av Amerikalinjens båter, for å besøke familie "over there".

Fru Pedersen syntes det er vemodig å slutte etter så mange år på en god arbeidsplass, og det samme kan vi si, - det er vemodig å miste en så god medarbeider, men hun fortjener sin hvil - 36 år er lang tid.

Tore Jacobsen

Nå kommer lyssignalene



på SEM

Som nevnt i forrige nummer av Vestfolder'n, har Sem kommune og vegvesenet i fellesskap arbeidet med planer om lyssignaler i Skipperudkrysset.

Den tidligere utarbeidede plan er etter en del reaksjoner fra grunneiere nå omarbeidet. Planen vil bli tatt opp på ny i nær framtid.

Hvis det nå ikke framkommer noen spesielle bemerkninger, kan arbeidene komme i gang allerede i oktober måned. Lyssignalutstyret har vi allerede, så det skulle ikke bli noen forsinkelser her.

Reguleringen gjennomføres først og fremst for å bedre trafikkforholdene for skolebarna som bor sydøst for dette område, bedre fotgjengertrafikken for øvrig i forbindelse med handling etc. og for å gi biltrafikken fra sidevegen (rv. 312) mulighet for å komme ut på E-18 i rushtidene. Det siste punkt har Sem kommune lagt stor vekt på. Fra kommunens side har det nærmest vært et krav om at noe måtte gjøres her.

Hele anlegget vil komme til å koste ca. 400 000,- kroner. En er kommet til at det er forsvarlig å investere en såpass stor sum her. Dette henger sammen med ombyggingen av E-18. På dette partiet er det i investeringsprogrammet tatt sikte på ombygging av E-18 utenom Sem i perioden 1982 - 85.

Etter at E-18 er omlagt, vil signalanlegget kunne flyttes til et annet sted, så de totale utgiftene på dette sted vil ligge noe lavere enn det som her er nevnt.

Nils I. Skjevik



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



STATENS VEGVESEN - NÅ OGSÅ LUFTVEGEN!



Som sikkert ingen vestfoldinger har kunnet unngå å erfare har vi et bombesikkert påske-, pinse- og sommertegn her i fylket: De årvisse trafikk-korkene på E-18, og spesielt i og ved problembarnet Holmestrand. Etter stadige og høyst uensartede beretninger i presse og radio om bilkøer over 6 til 40 km langs E-18 de første søndagene i årets ferievesong, ble det besluttet at vegkontoret selv burde ta et objektivt overblikk over dette fredags- og søndagsfenomenet for å få en formening om når, hvor og hvordan problemene oppstår. Dessuten håpet man selvfølgelig å få en peiling på hva som eventuelt må gjøres for å redusere disse problemene. Som den alltid dynamiske og fremadstrebbende etaten vi naturligvis er (når ingen andre forteller oss det, må vi selv gjøre det) fant vi ut at vi denne gangen måtte gå helt nye veier (som jo har blitt en mangelvare i Vestfold de senere årene) for å få det rette overblikket - nemlig luftvegen.

Det var foranledningen til at tre eksemplarer av den nøy-somme arten av homo sapiens som heter statsansatte, en søndag i juli ruslet med tilsynelatende beslutsomme skritt mot den myggen av et flygeredskap som skulle bringe oss opp til bokstavelig talt høydepunktet i vår unge karriere, mens alle overgikk hverandre i å virke uanfektet og ubekymret foran denne noe ukurante befaringen.

Etter en problemfri take-off sank imidlertid pulsen til et tilnærmet anstendig ganglag igjen og vi kunne konsentrere oss om det som egentlig var hensikten med hele fornøyelsen. Det ble raskt konstatert at dette var en ypperlig måte å studere trafikksituasjoner på, men akkurat denne søndagen syntes de mer interessante situasjonene som vi var ute etter å glimre med sitt fravær i de sørlige deler av fylket. Dessuten visste vi at jernbanebommene i Holmestrand snart var for nedadgående og derfor satte vi kursen mot nord. Underveis observerte vi bare relativt små bilkøer som typisk nok nesten uten unntak var forårsaket av en bil med campingvogn på slep. Vi rakk akkurat fram til Holmestrand idet jernbanebommene gikk ned og vår forventning var stor etter å bivåne hva dette ville innebære av dævelskap for de arme trafikanter. Imidlertid viste det seg at køen sørover fra bommene rakk



å bygge seg opp bare litt forbi hotell Societeten før bommene åpnet seg igjen. Hele situasjonen løste seg derfor raskt opp uten at den fikk alvorlige konsekvenser for trafikken i Holmestrand sentrum (lyskrysset) eller lenger sør. Den lengste køen vi i det hele tatt fikk oppleve i Holmestrand, strakk seg fra lyskrysset og omtrent til barneskolen sør i byen, og det må vel karakteriseres som beskjedent til søndagskø i Holmestrand å være. Resten av flyturen, som for øvrig gikk til Drammen i nord og Farris i sør og dekket ennå en bomsperring av E-18 på grunn av togankomst til Holmestrand, bød heller ikke på de helt store trafikkproblemene. Eneste unntak var en forbigående kødannelse på Semslinja ved E-18, idet en god del traventusiaster som hadde spilt seg blakke på travbanen (løpene var nemlig ikke ferdige ennå), dro hjem for å bortforklare underskuddet for sine ektefeller. En politimann måtte til for å løse floken og bevirket straks en anselig kødannelse også på E-18. Denne situasjonen ga faktisk et visst utbytte i form av et forvarsel om hva som kan komme til å inntreffe når det planlagte lyssignalanlegget i krysset E-18/Rv 312 (Andebuvegen) trer i funksjon. Faseinndelingen av dette lyssignalanlegget må åpenbart vurderes meget nøye for å unngå slike situasjoner. For å gjøre en 2½ time lang historie kort, noterte vi ikke flere situasjoner av nevneverdi interesse, men derimot kunne vi konstatere at Carlsens gule og hvite striper på sort asfalt tar seg godt ut fra luften, at Farris-krysset ser mer logisk ut i fugleperspektiv enn for en stakkars ukjent bilist som forsøker å finne ut av det, og at det er mye skog i Vestfold. Ellers ble det mest håndfaste utbytte et antall flyfotos som foreviger de situasjonene som ble funnet verdt et bilde.

Etter en noe ukonvensjonell landing på ett hjul og med 30° slagside (det virket i hvert fall sånn) hvorunder hjertet skvatt opp i en meget ubehagelig plass langt oppe i halsen, følte vi moderjord under våre støle ben igjen. Vel ute på E-18 på veg hjemover, følte vi oss riktignok mer i vårt rette element, men jeg vil dog påstå at trygghetsfølelsen tross alt ikke var særlig mindre oppe i det blå. Rett nok er det ikke vårt bord å holde rede på ulykkesstatistikken for småfly og vi vet derfor ikke om den har noen black-spots over Vestfold, men der oppe slapp vi



i hvert fall å bekymre oss om kjørebaner, 70 km/t-soner, fartskontroller og "plagsomme fotgjengere" (så lenge vi holdt oss på respektfull avstand fra fallskjermhopperne som svermet over Torp).

Det viste seg imidlertid at hele historien ikke var over med dette. Dagen etter fikk vi tellerresultatene fra E-18 som faktisk fortalte at trafikken denne helgen slett ikke hadde vært vesentlig mindre enn de foregående da de helt store korkene hadde oppstått. Det beviser bare at ved så store trafikkbelastninger som forekommer på slike dager, er trafikkavviklingen så ustabil at det antagelig skal ganske små forstyrrelser (i tillegg til lyskryss og jernbanebommer) til før problemene melder seg. Disse forstyrrelsene var altså ikke til stede denne søndagen i motsetning til de tidligere da det bl.a. skjedde et par ulykker på E-18, og muligens hadde det da også vært mer markante trafikk-topper (konsentrert til en halvtime eller et kvarter). Døgnvolumet alene spiller altså mindre rolle.

For øvrig ble konklusjonen på vår lille luftferd at det primært er jernbanebommene som skaper problemene i Holmestrand, sekundært er lyskrysset årsaken, men selvfølgelig er også kombinasjonen av disse to flaskehalsene av betydning. Om man kan gjøre noe for å redusere den uheldige virkningen av de to anleggene i påvente av ny E-18 i Nordre Vestfold, gjenstår å se når de erfaringer vi har høstet skal diskuteres på kammerset. En ting er imidlertid udiskutabelt: Vi kan anbefale på det varmeste denne måten å befare større områder på når man er ute etter størst mulig utbytte på kortest mulig tid.

Øystein Ludvigsen



- Vil du høre en lang og opprivende historie?

Gjerne det.

- Tre hundre meter med piggtråd!

Nå SKAL vi BRUKE BILBELTE



Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet har bestemt å ta i bruk et spesielt skilt i forbindelse med informasjonskampanjen om bruk av bilbelter.

Hittil har vi i Vestfold satt opp 60 slike skilt.

En kan kanskje spørre seg om det er plass til flere skilt langs vegene i Vestfold. Plass er det vel nok av, men bilistene vil ha vanskelig for å registrere stort flere skilt enn det som er nødvendig i forbindelse med en sikker og forsvarlig trafikkavvikling. Bilbelteskiltene er satt opp på steder hvor trafikanter stopper og er ute av bilen før de fortsetter videre som f.eks. på rasteplasser, parkeringsplasser og campingplasser.

Det er nå under vurdering om det skal settes opp flere slike skilt. Det er tenkt at disse skal plasseres på bensinstasjoner.

Skiltoppsettingen er permanent.

"Bilbelte? Nei, jeg har kjørt skadefritt i over 10 år."

OSILY RRA43

59k/76 Statens informasjonstjeneste.



I år vil ca. 200.000 nordmenn oppleve en bil-kollisjon. Tusenvis av oss vil bli påkjørt av andre uten at vi selv kan forhindre det. Det er altså ikke nok å være en dyktig sjåfor. Og i svært mange av ulykkene er det bilbeltet som avgjør hvor godt vi skal klare oss.

Bruk bilbelte
- også på korte turer

Påbudt fra 1. september 1975. Vegdirektoratet.

DEN SISTE RIDEVEG

Forts. fra s. 13

Amtstinget bevilget også sine 10 spesiedaler med 5 daler årlig i to år. Dette var jo et beskjedent beløp. Det var større beløp og mindre prat i de øvrige årene som det er nevnt foran at amtet ga bidrag til ridevegen.

I amtmannens brev av 16. april 1871 til amtmann i Bratsberg heter det: "Etter nedleggelsen av skyssen om Slem-dalsheien, har ferdselen ikke avtatt, men heller blitt større. Det pekes på at dette i vesentlig grad har sin årsak i ombyggingen av Lågendalsvegen og vegeen mellom Holmestrand og Sandsvær.

De gamle tilstander for denne ferdselsrute kom til å vare ved helt inn i vår egen tid da veganlegget Lardal-Siljan kom i gang først i 1930 og ble fullført i 1936. Vegene ble da klassifisert som riksveg.

Eilef Hellem



VEG-CUPEN 77

VESTFOLD SOM ARRANGØR

På oppmannsmøtet under sluttspillene i Veg-cupen 76 i Trondheim ble det vedtatt at Vestfold skal stå som arrangør av sluttspillet neste år.

Det vil bety at vårt fotballag går direkte til semifinalen uten noen kvalifiseringskamper - og det kan kanskje være bra



VILTSPEIL

Antall kollisjoner mellom storvilt og bil har vist en stigende tendens de siste år. I 1973 ble det til eksempel anslått at ca. 300 elg ble drept etter kollisjon med bil her i landet. Årsaken til økningen er ikke helt klarlagt, men økende storviltstamme, økende bilpark og bedre veger med større hastighet er viktige faktorer.

Det er i flere år satt opp skilt langs vegene for å varsle om dyretrekk, men dette tiltak har ikke vært tilstrekkelig til å holde antall kollisjoner nede. På de mest utsatte vegstrekninger ble det satt opp viltspeil (viltreflektorer). Viltspeil var tidligere benyttet i enkelte land i Europa (blant andre Østerrike og Vest-Tyskland) med til dels gode resultater. En ble klar over at det forelå få undersøkelser på området, slik at en i stor grad var nødt til å forsøke seg fram.

For å få bedre informasjon om forholdene ved en kollisjon mellom storvilt og bil, ble det besluttet at Vegdirektoratet skulle starte et registreringsarbeid på dette felt. Det ble innledet et samarbeid med aktuelle viltnemnder. Registreringene tok til 1. januar 1975 og opplegget går ut på at viltnemnda gir opplysninger på et fastlagt skjema om enkeltheter ved en kollisjon.

I Vestfold er Våle og Lardal viltnemnder med på denne ordning. En analyse over de rapporter som viltnemndene rundt om i landet har sendt inn, gir bl.a. følgende resultater:

Mindre fare for kollisjon midt på dagen.

71,5% av ulykkene har skjedd mellom kl. 19.00 og 07.00, og bare 4% mellom kl. 11.00 og 15.00.

Årsfordeling.

Ulykkene fordeler seg noenlunde jevnt over året med litt færre ulykker i mars, april og mai.

Skader.

Omtrent 21% av ulykkene har medført personskade, mens elg er drept eller avlivet i 61% av tilfellene og rådyr i over 93% av de tilfeller kollisjonen har foregått mellom



rådyr og bil. Skader på kjøretøy ut fra en subjektiv vurdering, viser at 41% har middels eller store skader etter kollisjonen.

Sikringstiltak.

"Elgskilt" (fareskilt nr. 132 "ville dyr") var oppsatt langs vegen ved 41% av kollisjonene, mens viltspeil og eventuell rydding av vegetasjon ved vegen bare var benyttet på litt over 10% av stedene.

Vurderinger.

På enkelte strekninger er det i forbindelse med oppsetting av viltspeil satt opp skilt hvor trafikantene oppfordres til å tenne billysene. Hensikten med dette har



vært et ønske om å utnytte viltspeilenes effekt også på de tider av døgnet hvor det ikke faller naturlig for bilføreren å bruke lysene. Oppsetting av skiltet kan dessuten påvirke trafikantene på den måten at de skjerper oppmerksomheten overfor muligheten av dyr på eller i nærheten av vegen.

Vurderingen av kollisjonstidspunktet viser at det har skjedd relativt få ulykker når det er godt dagslys. Dette indikerer at en ikke kan vente noen stor effekt av tiltaket på denne tid av døgnet. I skumring og grålysning vil skiltingen ha en positiv effekt dersom billysene brukes mer enn ved uten skilting. Det er ikke foretatt grundige undersøkelser på dette felt, men noen mindre kontroller viser at bare 15-20% av bilførerne fulgte oppfordringen om å tenne lyset. Det synes således som om størsteparten av bilførerne ikke finner det formålstjenlig å bruke lys bare på vegstreknings med viltspeil. Forholdene kan kanskje bedres gjennom økt informasjon, men en må også ta i betraktning at mange bilførere i dag allerede bruker lysene på de aktuelle tider av døgnet.

Selv om en ikke kan vente noen stor direkte effekt av skilt med oppfordring om bruk av lys i forbindelse med viltspeil, må en ikke glemme den indirekte virkning at trafikantenes oppmerksomhet skjerpes. Det er vanskelig å tallfeste denne indirekte virkning, men en mener at den ikke er uten betydning.

Finn E. Berg

LOKALE KURS HØSTEN 1976

I høst vil det bli avholdt 3 kurs i generell vegbygging på Gavelstad pensjonat. Disse vil vi forsøke å holde i november måned. Det vil bli ca. 20 deltagere på hvert kurs.

Det skal også settes igang førstehjelpskurs for verneombud og oppsynsmenn. Disse vil også bli holdt i november.

På Ås vegsentral har det nå vært kurs for reparatørene på hjullastere. Ellers er det planlagt kurs på valser og kurs i stell, vedlikehold og verneregler for motorsager.

I samarbeid med Veglaboratoriet er det også planlagt kurs i feltarbeid beregnet på grunnborere.

Nærmere orientering om kursene vil bli gitt så snart de endelige tidspunkt er fastsatt.

AUTOVERN PÅ

Forts. fra s. 5

- Hvilken kategori trafikanter er det som lar høre fra seg i forbindelse med slike saker?
- Stort sett er det de som blir negativt berørt, f.eks. grunneiere eller bilister. Vi må vel kunne driste oss til å si at bilistene i lang tid har vært vant til å dominere trafikkbildet. De som går og sykler har inntil nå ikke hatt særlig fremtredende rettigheter i trafikken. De fleste av disse har heller ikke fremtredende "posisjoner" i samfunnet, jeg tenker da på barn, eldre- og kanskje kvinner. De er ikke vant til å "gi lyd fra seg offentlig". Jeg mener derfor at vi kan stille spørsmål om det er den helt riktige "folkemeningen" som kommer fram i massemedia, offentlige vedtak o.l.
- Vi er selvfølgelig interesserte i meninger fra brukerne, og spesielt viktig er det at gående og syklende lar høre fra seg. Denne gruppen har fått forverret sin sikkerhetsmessige situasjon gjennom de siste 10 år. Det motsatte er tilfelle for bilistene.

Noen generelle opplysninger:

2 kjørefelt å 3,45 m	6,90 m
2-sidig gang- og sykkelveg å 2,60 m	5,20 "
2 autovernblokker å 0,45 m	<u>0,90 "</u>
Total vegbredde	<u>13,00 m</u>

Som det framgår av ovenfornevnte opplysninger, var det opprinnelig foreslått å bygge gang- og sykkelveg på begge sider av Hystadveien. Etter påtrykk fra kommunen har vi imidlertid funnet det riktig inntil videre å utsette byggingen på østsiden av Hystadveien.



ETTERLYSING

HVOR ER PETTER SMART?

Av de 82 forslag som er premiert gjennom forslagsordningen fra 1.1.71 til 1.6.76, er kun 2 fra Vestfold. Det er vår tidligere vedlikeholdssjef Halvard Heldahl som har fått premie for forslag til grensemerke, og oppsynsmann Per Lundal som har fått premie for stikkstangstativ.

Vi kan med dette trygt si at vi ikke har utmerket oss som særlig oppfinnsomme her nede i Vestfold, men en eller annen Petter Smart må det vel finnes blant oss også. Vi vil med dette oppfordre alle til å sette litt ekstra fart på de små grå hjernecellene, slik at forslagene nå kan strømme inn. Premiene har hittil ligget på fra 150 til 6.500 kroner, men det er ingen grense oppover.

Mange av forslagene er meget gode, og det er derfor viktig at de kan bli tatt i bruk av andre enn forslagsstilleren. I den forbindelse er det utarbeidet en oversikt over premierte forslag. Denne er tilgjengelig i vegkontorets bibliotek, og vi vil oppfordre så mange som mulig til å se nærmere på denne. Hvis noen er interessert i å ta i bruk noen av forslagene, kan nærmere opplysninger fås ved henvendelse til forslagsstilleren eller til "Bedømmelsesutvalget" v/sekretæren.

J.H.



STATENS BILSAKKYNDIGE

Forts. fra s. 6

Vi arbeider først og fremst for trafikksikkerhet. Her inngår føreropplæring, førerprøver og kontroll av biler og verksteder. For å kunne utføre dette er vi nødt til å ha en viss minimums-bemanning på kontoret. Hittil har bemanningen vært noe liten, men jeg har fått løfte fra Vegdirektoratet om en ny bilsakkyndigstilling. Denne er allerede utlyst.

Vi vil ønske Asbjørnrød velkommen til Vestfold og Horten, og håper at han vil trives i sin nye jobb.

J.H.

FORTAU og SYKKELSTIER

Når det gjelder sikring av trafikken, finner veidirektøren det nødvendig å henlede oppmerksomheten på spørsmålet om særforanstaltninger for den gående og syklende trafikk. Biltrafikken er nu på mange veistrekninger - særlig i byenes omegn - blitt så stor, at det utvilsomt er forbundet med meget stor fare å gå eller sykle på veiene. På enkelte - skjønt ennå ganske få- steder finnes fortau for fotgjengere, men syklistene er fremdeles overalt henvist til å ferdes i kjørebanelen

Sykkelen er anerkjent som et utmerket fremkomstmiddel, og likesom biltrafikken er også sykkeltrafikken særlig stor i distriktene rundt byene samt i fabrikkstrøk, og den vil uten tvil vokse. Veidirektøren antar derfor at man på mange veistrekninger snarest mulig må begynne å ta spesielt hensyn til sykkeltrafikken og fotgjengere ved bygging av særlige sykkelstier og fortau eller en kombinasjon av begge. Når sådanne er bygget kan også biltrafikken foregå langt tryggere og kjørebanelen kan utnyttes mere effektivt når den er befridd for fotgjengere og syklister.

Denne uttalelsen er hentet fra departementets innstilling til Stortinget om budsjettet for 1937. Det er således ingen ny tanke å skille de forskjellige trafikantgrupper. Det bemerkelsesverdige er at det måtte ta bortimot 40 år før dette viktige arbeidet kom i gang.

J.H.



STOFF TIL NESTE NUMMER MÅ VI HA INNEN 15. NOVEMBER

Får vi eget museum?

På sentralt hold i vegvesenet er det nedsatt et Museumsutvalg som skal vurdere behovet for en egen museumsinstitusjon for samling av gjenstander, litteratur, bilder og andre aktstykker av veg- og vegkomminikasjonsmessig betydning.

Utvalget tenker seg på nåværende tidspunkt at museet bør ligge utenfor Oslo, på rommelig tomt, helst i tilknytning til gammel veg, skyss-stasjon eller ferjested.

Spørsmålet om et eventuelt museum vil bli analysert nærmere ut fra budsjettmessige konsekvenser. Det er heller ikke tatt noe standpunkt til en eventuell plassering.

Vi ser opprettelsen av et vegmuseum som et meget positivt tiltak, og vil følge opp saken i tida framover.

Kanskje vi kan få vegmuseet plassert i Vestfold?



JH

GAMLE VEGMERKER

Fra gammelt av skulle hver bonde tildeles et bestemt vegstykke som han hadde ansvaret for. Disse rodene ble svært ofte merket av i form av steiner med inskripsjoner av forskjellige slag.

I løpet av det siste året har vi her i Vestfold foretatt en registrering av de rodesteiner som er å finne. Det er tidligere plansjef Eilef Hellem, som står for dette arbeidet.

Bla. a. i lokalavisene har det vært innslag om dette, så stoffet burde være kjent for de fleste. Vi vil imidlertid oppfordre alle våre egne ansatte som daglig ferdes ute på vegen til å være oppmerksomme. Det finnes opplagt ennå mange slike vegmerker som ennå ikke er registrerte.

Hvis dere oppdager noen slike, eller er i besittelse av gamle redskaper e.l., bør dere kontakte Hellem.

En front-kollisjon i bare 35 km/t, uten bilbelte:

Passasjerer kastes fremover og knuser frontruten med hodet. Glasset forårsaker alvorlige skader, spesielt i ansiktet. Sammenstøtet resulterer dessuten i alvorlig hjernerystelse.

Med bilbelte holdes kroppen tilbake, ansiktet og hodet forblir oftest uskadet.

Når hodet går igjennom og knuser frontruten, er halspulsåren også meget utsatt. Mange blir drept ved at glasset skjærer den over.

Bilbeltet sikrer oss mot slike skader.

Nesen treffer øvre del av rattet, og nesebenet brykkes. Munnen slår i instrument-panelet. Fortennene slås inn. Ansiktet er mest utsatt ved slike kollisjoner.

Det er meget vanskelig å fjerne sporene etter skadene – hvis man overlever ulykken.

Brystet får også et voldsomt støt av rattet. Ribbensbruddene resulterer ofte i lungeskader.

Dersom en også får leverskader, er situasjonen kritisk.

Bilbeltet hindrer sammenstøtet som utløser skadene.

Knærne slår opp i dashbordets underkant. Skadene er alvorlige, og resulterer ofte i operasjon og 3–6 mndrs. sykeleie. Støtet i knærne forplantet til hofteleddene som gjerne får meget kompliserte skader.

Om lag halvparten av trafikku-lykkene med personska- de skjer i tettbygde strøk i lave hastigheter, altså på våre vanlige turer til jobben eller butikken. Men da er det bare 3 av 10 nordmenn som bruker bilbelte!

Derfor opplever vi for mange alvorlige skader og dødsulykker i

bytrafikken blant bilførere og passasjerer som ikke brukte bilbelte. I de fleste av disse ulykkene ville bilbeltet ha reddet livet, eller redusert alvorlige skader til skrammer og blå merker.

Mange av oss bruker bilbelte på landevegen, men ikke på korte turer. Men risikoen for å komme

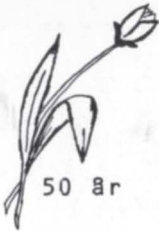
opp i en bilkollisjon er 20 ganger større i bytrafikk enn på landevegen!

Det er bilbeltet som avgjør hvor godt vi skal klare oss i 3/4 av alle ulykkene. Tenk deg om, så bruker du bilbeltet uansett hvor kort kjøreturen er. Dessuten er det påbudt.

Bruk bilbelte
- også på korte turer

Statens informasjonstjeneste. 55k/76.

Påbudt fra 1. september 1975. Vegdirektoratet.



Med en enkel TULIPAN

50 år	Marit Pettersen	10. november
	Leif Johan Larsen	29. november
60 år	Magnus Andersen	1. oktober
	Thoralf Sørensen	4. desember
65 år	Erling Mathisen	13. oktober
	Kristen Fjeld	17. november
	Odd Clementz	31. desember

VI GRATULERER.

Vi ønsker velkommen:

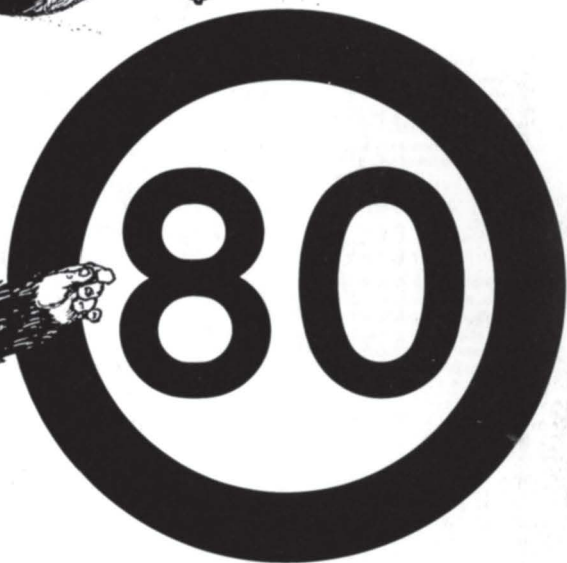
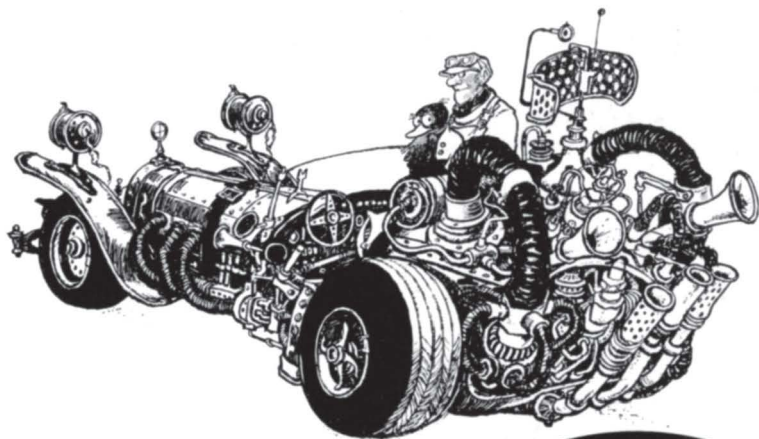
Rolf Mathiesen, bilkontrollen i Tønsberg
Anton Asbjørnrød, - " i Horten
Erik Jespersen, skilt- og oppmerkingsavd.
Bjarne Henriksen, oppsynsmann ved anleggsavd.
Harald Gryte, vedlikeholdsdistrikt 2
Eugen Johansen, - " - 3
Bengt Olofsson, - " - 3
Per Erik Stangø, - " - 3
Grethe Foyn Jensen, vegkontoret
Reidar Jørgensen, - " -
Liv Larsen, - " -
Bjørg Tumanjan, - " -
Mai Lisbet Vikasæter, - " -

Vi takker for godt samarbeide:

Ingeborg Gulestøl, vegkontoret
Gerd Larsen, - " -
Per Magne Meland, - " -
Svein Arne Olsen, - " -

Følgende er gått over i pensjonistenes rekker:

Sverre Bøvre
Olav Olsen Bærug
Leif Kristoffersen
Erling Mathisen
Ruth Pedersen



-över åtti, det er fali, det-