

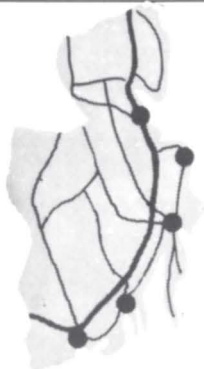
VEST- FOLDER'N

Nr. 3

1981

God sommer!





VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 3 – JUNI

8. ÅRGANG

Redaktører:
Jan Haugerød
Per Härter
Tore Kavli

Red.sekr.:
Esther Vedvik

Redaksjonsråd:
Trygve Rognan
Tore Kavli
Ørnulf Johannessen
Haakon Møyland
Reidar Jørgensen

Redaksjonens adresse:
Vegsjefen i Vestfold
Postboks 323
3101 TØNSBERG

Opplag:
1050 eksemplarer

Sats og trykk:
Cicero a.s, Tønsberg

*Forsidebilde:
Sommeridyll i
Nevlunghavn.*

INNHOLD:

Nye medredaktører	3
Store forandringer i vegkontorets ledelse	4
Trafikksituasjonen i 1. kvartal 1981 ..	7
Sykkelprøven 1981	8
Nytt Hovedverneombud	10
Bilbeltebruken	11
Stor aktivitet på kursfronten	12
Nye skiltforskrifter fra 1. mai	15
Disse vil bli vegsjef/driftssjef	15
Vernelederens spalte	16
Vil skvettlappene forsvinne neste år .	20
VEGA	21
Sentralt kurs for radioservice- personell	22
Bedriftshelsetjenesten i Vegvesenet .	23
Gunstig ulykkesutvikling på E-18 ...	24
E-18 gjennom Holmestrand	25
Opplæringsvirksomheten 1981	26
Problem å få glatte glattkjørings- baner	29
Personaltytt	31

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

Nye medredaktører



Tore Kavli.

Redaksjonsskiftet i Vestfolder'n er ikke av de saker som slåes opp i dagspressen. Imidlertid er det med virkning fra 27. mars ansatt to nye medarbeidere etter at Hans Thv. Kittelsen og Erik Andersen takket for seg. Det er inspektør Tore Kavli og oppsynsmann Per Härter.

Det er vanligvis slik at nye redaktører har med seg nye ideer om hvordan en avis skal være. Til det er det å si at man vel har sine meninger om dette emne, men de er i store trekk sammenfattende med den tidligere drift. Leserne vil derfor neppe merke noe særlig til redaktørskiftet.



Per Härter.

Vestfolder'n er et organ som formidler informasjon, organ for fri meningsutveksling og den skal gi et bilde av hva som rører seg i administrasjonen, i driften og i biltilsynet. For at dette skal kunne etterleves er vi avhengige av signaler fra de ansatte. Det kan skje i form av tips om ting som skal skje eller har skjedd, fotografier i sort/hvitt eller det beste av alt, som ferdige artikler. Alt stoff mottas med takk.

Sammenetningen av redaksjonen er idag slik at det er en fra administrasjonen, en fra driften og en fra biltilsynet. Meningen er at vi skal dekke hvert vårt, av de ovenfornevnte, felt.

Forts. side 7

STORE FORANDRINGER I VEGKONTORETS LEDELSE

Tekst og foto: Jan Haugerød

I løpet av sommeren vil det skje store forandringer i vegkontorets øverste ledelse. Både i vegsjefstillingen og driftssjefstillingen vil vi få nye personer. Dette skyldes at vegsjef Gunnar Eigeland har fått permisjon i 2 år for å arbeide som sekretær i Stortingets samferdselskomite, og driftssjef Trygve Rognan har fått stillingen som vegsjef i Buskerud.

Vestfolder'n har i den forbindelse intervjuet begge de to som nå forsvinner fra vegkontoret, og vi begynner da med:

VEGSJEF GUNNAR EIGELAND

Gunnar Eigeland tok farvel med vegkontoret like før påske for å ta fatt på ny jobb som sekretær i Stortingets samferdselskomite. I forbindelse med denne jobben har han fått permisjon fra vegsjefstillingen i 2 år.

– *Hva er det som har fått deg til å forlate oss nå?*

Jeg vil vel si at det er tre årsaker til at jeg for en stund vil forsøke noe nytt. For det første, hvis jeg skulle sitte som vegsjef her i Vestfold fram til jeg skal gå av med pensjon, vil det bli 25 år i samme stilling. Jeg tror at både etaten og jeg har godt av litt forandring.

I vegvesenet må vi nok i tiden framover regne med at flere større plan-saker vil bli avgjort sentralt og kanskje i Stortinget. Jeg har derfor lyst til å lære mer om hvordan Stortinget arbeider, og hvordan vegvesenet passer



inn i dette. Som sekretær i Samferdselskomiteen bør jeg få rikelig anledning til slike studier.

For det tredje har jeg min familie boende i Nittedal. Nå vil jeg også kunne bo sammen med dem i uka og vi vil fungere som en samlet familie, noe vi ikke har hatt anledning til tidligere.

– *Du går nå ut av etaten – betyr det at du har planer om å forlate vegvesenet for godt?*

Nei, det vil jeg ikke si. Jeg har vært i vegvesenet i over 20 år og har hatt mange interessante jobber. Den mest interessante jobben har vært vegsjefjobben her i Vestfold, dette er en jobb

jeg trives med. Jeg mener det er viktig for en vegmann å kunne se sin plass i det totale bildet. Det er viktig å få rede på hva som skjer rundt oss. Nå vil jeg få muligheter til å studere hvordan de andre samferdselsetatene og transportnæringen fungerer og det vil være nyttig lærdom å ta med seg framover for en vegsjef.

– *Du har vært vegsjef i vel fem år. Har det i din vegsjefperiode skjedd noe i vegvesenet her i Vestfold som du kan tenke deg å nevne spesielt. Gjerne både i positiv og negativ retning.*

Jeg synes det vil være naturlig å starte med det positive, og det har skjedd mye hyggelig i den tiden jeg har vært i Vestfold. Særlig hyggelig synes jeg ulykkesutviklingen har vært. Vi har hatt en jevn nedgang i politirapporterte ulykker i de siste årene, og vi ligger godt under fylkets målsetting med minst 50% reduksjon av trafikkulykkelige i løpet av 10-årsperioden 1978-88.

På anleggssiden har vi fått startet opp med bygging av ny Vrengen bru, og vi har etter 50 års planlegging endelig kommet i gang med bygging av E-18 i Holmestrand.

Internt i etaten har vi startet opp med et organisasjonsutviklingsprosjekt og vi arbeider oss mot en mer åpen etat innad. Vi er i ferd med å bryte ned en del av de gamle skillelinjene, og jeg tror at dette vil gjøre etaten til en mer interessant og trivelig arbeidsplass.

Hvis jeg skal trekke fram noe negativt, så må det bli at jeg hadde håpet å komme noe lenger i diskusjonen om økonomisk utnyttelse av våre ressurser. Jeg tror at vi skal kunne greie å utnytte de ressurser vi har i form av arbeidskraft, tid, maskiner m.v. bedre enn vi hittil har gjort. Dette betinger at vi snakker enda mer åpent med hverandre enn vi har gjort tidligere. Gjen-

nom medbestemmelsesapparatet har vi mulighetene liggende godt til rette. Det gjelder å bruke dem på den best mulige måten, men det har vi nok ikke greid ennå!

– *Vi må se litt nærmere på den nye stillingen din. Hva vil arbeidet bestå i, og vil du risikere å måtte komme tilbake til vegkontoret hvis de borgerlige partiene vinner valget til høsten?*

For å ta det siste først. Dette er ingen polistisk stilling. Stillingen er et engasjement som besettes for en nærmere bestemt tid, og resultatet av høstens stortingsvalg vil ikke få noen innflytelse på stillingen.

Som sekretær i Samferdselskomiteen vil arbeidet bestå i å formulere uttalelser fra alle partier. Jeg skal være en nøytral part som er til hjelp for alle medlemmene i komiteen.

Jeg har bare tatt stillingen i en 2-årsperiode, og jeg tror at arbeidet vil være interessant og lærerikt i en så kort periode. Jeg har ikke vurdert å forlenge perioden.

Vestfolder'n ønsker Eigeland til lykke i den nye jobben, og vi sier velkommen tilbake om to år.

DRIFTSSJEF TRYGVE ROGNAN

Trygve Rognan er blitt vegsjef i Buskerud etter Olav Søfteland. Når dette skrives, er det ennå ikke klart når Rognan vil tiltre stillingen. Det er departementet som har det avgjørende ordet, men Rognan har, etter konferanser med Buskerud, tatt sikte på å tiltre vegsjefstillingen 1. august i år.

Rognan kom til Vestfold og ble sjef for anleggsavdelingen i 1963. Da driftssjefstillingen ble opprettet i 1974, fikk han denne stillingen. I



mellomtiden hadde han da hatt permisjon i 2 år i forbindelse med arbeid for Norad i Tanzania.

Inntil det blir ansatt vikar i vegsjefstillingen etter Eigeland, fungerer Rognan som vegsjef i Vestfold. Det skulle således være en vel kvalifisert person som i løpet av sommeren tar plass i vegvesenets lederstol i Buskerud.

– *Er dette den første vegsjefstillingen du søker på?* Nei, jeg søkte da stillingen her i Vestfold ble ledig etter Moy og jeg søkte i Buskerud forrige gang stillingen ble ledig. Ut over det har jeg ikke søkt noen andre vegsjefstillinger.
– *Hvorfor søker du vegsjefjobben nettopp i Buskerud?*

Jeg synes at Buskerud er et spesielt interessant fylke. Det er stor spennvidde naturmessig, og det samme gjør seg gjeldende i industri, næringsliv og

bosetting. Dette er noe som avspeiler seg i veg og vegtrafikkoppgavene. Jeg må nok også regne med å møte nye og mer ukjente oppgaver innen vegvesenet i Buskerud. Vestfold er et pressfylke med konsentrert trafikk. Det samme finner vi også i nedre del av Buskerud, men der er det også utkantstrøk med andre forhold enn det jeg kjenner fra Vestfold. For å illustrere dette kan det bare nevnes at vegnettet i Buskerud er omtrent dobbelt så langt som i Vestfold, mens folketallet bare er 10% større.

– *Har du avgitt noen programerklæring i forbindelse med den nye jobben?*

Nei, det har jeg ikke. Først må jeg bli kjent med hvordan vegvesenet i Buskerud fungerer i dag og bli skikkelig kjent med oppgavene der. Foreløpig har jeg bare fått sett litt på vegplanene, og det er nok trafikksikkerhets-spørsmålene som også her er sentrale. Her ligger det store oppgaver i å føre hovedvegene utenom byer og tettsteder, men jeg vet ikke hvor langt dette arbeidet er kommet. Jeg har for øvrig stor tro på mulighetene for trafikanpåvirkning gjennom skoleverket, slik dette arbeidet er tatt opp her i Vestfold.

– *Du flytter bare over fylkesgrensen, og til det fylket som vi hittil har hatt best samarbeid med. Hvordan ser du på dette med samarbeid over fylkesgrensene?*

Jeg tror at det bør bli mer samarbeid over fylkesgrensene. Det var i sin tid samarbeidsutvalget som startet opp dette, og de naturlige samarbeidspartnere var da våre nabo fylker Buskerud og Telemark. Jeg tror at dette er et viktig arbeid i tiden framover. Vi ser nå at også enkelte kurs og konferanser som arrangeres sentralt legges opp på regional basis. Dette er nok gjort for å

styrke samarbeidet mellom fylkene, og for å utnytte bedre de erfaringer nabo-fylkene sitter inne med. Også med hensyn til utnyttelsen av våre egne maskiner vil vi ha noe å hente gjennom et nærmere samarbeid over fylkesgrensene. Dette vil i første rekke gjelde kostbare spesialmaskiner.

– *Noen ord på fallrepet?*

Ja, da må jeg si at det er rart å slutte her. Interessante oppgaver, hyggelige kolleger og gode samarbeidsforhold både på vegkontoret og ute i driften har gjort årene her veldig gode og trivelige for meg. Jeg vil gjerne nytte anledningen til å si hjertelig takk for meg til alle gode medarbeidere i etaten vår her i Vestfold.

Trygve Rognan har også hatt et ord med i laget når det gjelder Vestfold-er'n. Han har vært med i redaksjonsrådet siden vi startet med bedriftsavis i 1974. Vi i redaksjonen vil takke for samarbeidet og ønske ham lykke til i sin nye jobb som vegsjef i Buskerud.

Nye medredaktører . . .

Forts. fra side 3

Så til slutt en liten presentasjon av oss selv:

Per Härter, 37 år, oppsynsmann og radioansvarlig ved maskinsentralen. Tidligere erfaring fra avisarbeid er liten, men jeg har fra tid til annen levert stoff til Larvik og Sandefjords aviser. Interesser og hobbyer spenner over så forskjellige felt som fotografering, jord- og hagebruk, frimerker, musikk, politikk og lagsarbeid i nærmiljø.

Tore Kavli, 28 år og inspektør ved biltilsynet i Tønsberg. Ingen tidligere erfaring fra avisarbeide. Hobby: Luftsport, spesielt flyging.

Våre felles ambisjoner: Lage en best mulig bedriftsavis med de ressurser og med den tid man har til rådighet.

TRAFIKKULYKKE-SITUASJONEN 1. KVARTAL 1981

Nå foreligger ulykkestallene for 1. kvartal for i år. Tallene viser en stagnasjon i ulykkesreduksjonen i forhold til det samme tidsrommet i fjor. Vi har laget en tabell som viser utviklingen 1. kvartal de fire siste årene.

	Riks- veger	Fylkes- veger	Komm.- veger	Sum
1978	119	46	46	165
1979	66	15	17	98
1980	55	15	12	82
1981	50	25	10	85

Vi må ta forbehold om mindre endringer i tallene p.g.a. ettersendte politirapporter.

Som vi ser, har både riks- og kommunale veger en liten nedgang, mens fylkesvegene har en forholdsvis stor økning. Stagnasjonen i sum ulykker skyldes ene og alene økningen i fylkesvegulykkene. Selv om dette er små tall som lett kan påvirkes av tilfeldigheter, er det grunn til å merke seg at dette er den samme tendensen som ble registrert for hele 1980. Vi har altså fått nok en påminnelse om å rette oppmerksomheten mot fylkesvegene i trafikksikkerhetsarbeidet.

Bruk Bilbeltet!

SYKKELPRØVEN 1981

Av Lars Øygard

I 1976 så «Sykkelpøven» dagens lys. Det var Vestfoldbanken som tok initiativ til denne i dag så populære sykkelkonkurransen for skolebarn i Vestfold. Første året deltok bare noen skoler i Tønsberg distriktet, hvor de skulle vise sine sykkelferdigheter gjennom teoretisk og praktisk prøve.

Året etter kom biltilsynet med i arrangementet og har siden stått som ansvarlig for den faglige delen. Hver nyskaping har sine barnesykdom-

mer, og vi som har vært med alle disse årene har kunnet iakta en stor bedring av konkurransen.

I årets utgave deltar over 6.000 skolebarn fra 64 skoler i fylket. Det er 4., 5. og 6. klassingene ved disse skolene som knives om hvem som kan legge for dagen de beste sykkelferdighetene både teoretisk og praktisk. Først arrangeres en tredelt konkurranse ved den enkelte skole: Teoriprøve, praktisk ferdighetsprøve i skolegården og

Distriktsfinale på Barkåker. Svein Hansen, Vestfoldbanken var starter.





Tore Kavli fra Biltilsynet foretok teknisk kontroll.

til slutt den mest viktige, praktiske prøve i skolekretsen. Her må barna dokumentere sykkelkunnskaper langs egen skoleveg.

Distriktsfinalen er samlingsstedet for vinnerne fra hver skole. I år arrangeres disse i Larvik, Sandefjord, Tønsberg og Holmestrand og det hele avsluttes med fylkesfinale i Larvik.

Teoridelen bygger på årsplanene fra veiledningsheftet «Trafikkopplæring i grunnskolen i Vestfold», som er utarbeidet i samarbeid mellom Skoledirektøren og biltilsynet i fylket og prøven i sin helhet sees som et godt supplement til den trafikkopplæringen som er i gang i Vestfoldskolene.



VÆR ORIENTERT!

Dette er en god regel på fjellet - men det er også en god regel at man er orientert om de verne-regler og vernetiltak som gjelder på arbeidsplassen.

NYTT HOVEDVERNE- OMBUD

Intervju: Per Härter

Øyvind Myhre.



Maskinfører Øyvind Myhre er fra 1. januar i år valgt som nytt verneombud. Han overtar denne jobben etter Bjørn Sørli som tidligere var både hovedtillitsmann og hovedverneombud.

Øyvind Myhre blir 35 år og har fra tidligere 4 års erfaring som tillitsmann og verneombud fra anlegget.

– Har du noe spesielt felt som opp-
tar deg?

Helsetjenesten har jeg lenge vært sterkt opptatt av. Denne saken arbeides det nå aktivt med. Det er først og fremst Vaadal og Gjersøe som arbeider med dette lokalt, men jeg følger jo med og holdes orientert. Målet er at helsetjenesten forhåpentlig skal begynne og fungere i løpet av en 2-årsperiode.

– Mener du at det er særlige mangler ved vernearbeidet som du ønsker å få rettet på?

Det er vel ingen særlige mangler en kan peke på. Imidlertid har meldingstjenesten ved endringer av arbeidsplasser, med valg av nye folk og flytting til ny arbeidsplass ikke fungert helt som ønsket. Dette er også noe vi arbeider med å forbedre.

Jeg skulle også ønske at vernearbeidet kom noe sterkere inn i planarbeidet på vegkontoret enn hva som er tilfellet i dag.

Stillingen som hovedvernombud medfører at jeg også representerer vegkontoret og biltilsynet.

Om det er folk som har saker de vil ha fram kan de kontakte med først og fremst hver mandag i kontortiden da jeg treffes på Ås.

BILBELTEBRUKEN —

Vestfold best og dårligst



Biltilsynet og Transportøkonomisk institutt har i lang tid foretatt tellinger av bilbeltebruken. Tellingene ble startet opp i august 1973 og etter dette har det vært foretatt 3-8 tellinger hvert år.

Tellingene foregår både innenfor og utenfor tettbygd strøk. Resultatene fra de siste tellingene foreligger nå. Dette er tellinger som ble foretatt 11. og 12 mars i år. Tallene viser at Vestfold er beste fylke utenfor tettbygd strøk med en bruksprosent på 92,6, mens gjennomsnittet for landet er 86,7%. Innenfor tettbygd strøk er imidlertid resultatet dårlig. Her har vi en bruksprosent på bare 62,3, mens gjennomsnittet for landet er 72,7%.

Av ulykkesstatistikken for Vestfold går det fram at ca. 55% av trafikkulykkene skjer innenfor tettbygd strøk. Det er således større risiko for å bli innblandet i en trafikkulykke innenfor tettbygd strøk enn utenfor. Vi vet også at en hastighet på 50 km/t kan sammenlignes med et fritt fall på 14 m, og i en

kollisjon mot en fast gjenstand med en fart på 50 km/t vil en person på 75 kg fare mot frontglasset med en vekt på 1500 kg. Dette kan unngås hvis vi bruker bilbelte, og det er også for å unngå personskader ved trafikkulykker at bilbeltepåbudet er kommet. Bruk derfor bilbeltet på en hver kjøretur!

RABATTORDNING VED REISE TIL/FRA KURS OG KONFERANSER

Vi minner igjen om bruken av rabattbevisene ved deltakelse i kursvirksomhet. De som har kommet med på sentrale arrangementer kan få rabattbevis som gir 30% avslag på togprisene.

Ved deltakelse på sentrale opplæringstiltak hvor avstanden til kursstedet tilsier bruk av fly, kan 25% rabatt på reisen oppnås.

For utlevering av rabattbevis kan en henvende seg til Anne Hov, vegkontoret.

STOR AKTIVITET PÅ KURSFRONTEN

Av Per Härter og Finn E. Berg

Vinterhalvåret er tradisjonelt en aktiv tid for kursvirksomhet. Innen vegvesenet strømmer det på med kurstilbud fra mange kanter, men også en del av virksomheten skjer i egen regi. Vi bringer her en nærmere omtale av et par kurs som har vært gjennomført i vår.

DET 7. KURS I VERNE OG MILJØ-ARBEID

Møtested: Grand Hotel i Larvik, Store Bankettsal.

Tid: 23. – 26. mars d. å., internat-kurs

Program: Opplæring i Verne- og miljøarbeid i Staten.

Deltakere: Fra hele etaten, 20 personer.

Kursledere: Karsten Gjersøe, Audun Nordbotten, Bjørn Sørli.

Ja, dere så kjedelig som denne innledningen kan faktisk et kurs bli. Dette kurset var så langt fra kjedelig som vel

Kurslederen Audun Nordbotten foredrar.





Gruppe 2 i arbeid. Fra venstre Olav Krogstad, Marianne Nordkvelle, Renny Bøhmer, Per Dag Nordkvelle og Bernt Bergo, sistemann fra Hordaland.

mulig er. Hva kommer det av at kurs blir som dette eller også gjør kjedelige. Ja, si det. Svaret på hvorfor dette kurset ble som det ble, ligger først og fremst i at man helt fra starten av fikk en virkelig lett og fin tone. Noe ikke kursledelsen skal få innkassere rosen for alene. Nei langt ifra, den skal deles med samtlige deltakere. Likelig fordelt på alle.

Kurset var et FAD-kurs som i regi av vegkontoret tok for seg så omfattende og alvorlige emner som Lov om arbeidervern og arbeidsmiljø, ergonomi, kjemiske miljøfaktorer, psykososialt arbeidsmiljø, samt arbeidsmiljøtiltak for spesielle grupper og praktisk verne- og miljøarbeid.

– *Tungt stoff vil vel mange si?*

Ja, men presentert på riktig måte og med deltakerne innstilt på det beste

kan det bare få en utgang. Full klaff.

Kurset var lagt opp som et internat-kurs med «sosialt samvær» om kvelden – etter kursavlutning.

I en etat som vår, som er representert med mange forskjellige yrkesgrupper og spredd utover hele fylket, vil jeg våge påstanden om at samværet om kvelden er av nesten like stor verdi som kurset.

– *Hva mener jeg med det, kan man jo spørre?*

Som antydnet er arbeidsoppgavene innen etaten like varierte som den geografiske spredningen er stor, noe som fører til at den enkelte har liten eller ingen innsikt i den enkeltes og andre avdelingens arbeidssituasjon. Når man blir sittende sammen utover kvelden som man gjør på et slikt kurs, utveksler man synspunkter og erfaringer

fra noe som derved gir den enkelte større mulighet til å forstå, og dermed lære noe, bredden i og nødvendigheten av et slikt kurs.

– *Lærte vi noe da?*

Ja, alle lærte sikkert noe. Hvor meget avhenger av den enkeltes bakgrunn og tidligere erfaring. Selve kursopplegget kunne kanskje vært litt mer konkret på enkelte felt. Kursledelsen derimot skal ha ros for engasjement, humør og god jobb.

– *Til slutt litt om plenumsdiskusjonene?*

De gjenspeilet i grunn bare hele tonen og engasjementet i kurset. Det var god aktivitet.

BREVKURS OM KRYSSUTFORMING

Det er for tiden i gang to brevninger om kryssutforming ved vegkontoret. Brevene er produsert av NIF's brevskole. Hver av ringene består av ca. 10 personer – vesentlig fra planavdelingen.

Kurset består av 8 brev som tar for seg følgende emner:

Utforming av vegnett, geometrisk utforming, reguleringsformer – skilting – oppmerking, trafiksikkerhet, avsluttende arbeider, utbedring av vegkryss, kostnader – anlegg – drift – vedlikehold og til slutt forkjørsregulerte kryss.

En av brevringene i arbeid.



NYE SKILT- FORSKRIFTER FRA 1. MAI

Den 10. oktober 1980 fastsatte Samferdselsdepartementet nye forskrifter om offentlige trafikkskilt. Forskriftene trådte i kraft 1. mai 1981, med unntak av skiltene 366 «Fartsgrensesone» og 365 «Slutt på fartsgrensesone» som trådte i kraft 1. november 1980. Skiltreglene av 28. mars 1967 ble opphevet fra 1. mai 1981.

Tolv av de gamle skiltene er gått ut. Det er innført ca. 40 nye skilt. Mange av disse er nye varianter eller nye utforminger av gamle skilt. Gruppeinndelingen av skiltene er endret:

- Fareskilt
- Vikeplikts- og forkjørsskilt – ny skilt-gruppe
- Forbudsskilt
- Påbudsskilt
- Opplysningskilt – de tidligere opplysnings-
- Serviceskilt opplysnings-
- Vegvisningsskilt skiltene
- Underskilt – nå samlet i egen skilt-gruppe

Dette gir 8 skiltgrupper, mot tidligere 4. En del skilt har fått nye navn. Stort sett er navnene blitt kortere og enklere. Det er også foretatt justeringer av symbolene på en del skilt. Flere gamle skilt har fått nye rettsregler.

Skiltenes betydning og rekkevidde er bedre presisert enn før. Flere skilt har nå utfyllende tekst i tillegg til navnet.

De nye skiltforskriftene innebærer en tilnærming til internasjonale skiltbestemmelser. For øvrig gir skiltforskrif-

tene grunnlag for forenkling av skiltingen ute på vegene.

Et orienteringshefte om de nye skiltforskriftene kan fåes på Vegkontoret og hos biltilsynet.

DISSE VIL BLI VEGSJEF

På det ledige vikariatet som vegsjef etter Eigeland har det meldt seg 6 søkere. Det er:

Plansjef Johan Lepperød,
Vestfold vegkontor
Driftssjef Olav Dukefos,
Aust Agder vegkontor
Plansjef Harbo Colbjørnsen,
Aust Agder vegkontor
Overing. Rolf Rognan,
Akershus vegkontor
Driftssjef Bjørn Stensli,
Troms vegkontor
Overing. Andreas Otto Setsaa,
Troms vegkontor

OG DISSE VIL BLI DRIFTSSJEF

På den ledige driftssjefstillingen etter Rognan har det også meldt seg 6 søkere. Det er:

Plansjef Johan Lepperød,
Vestfold vegkontor
Overing. Aage H. Carlsen,
Vestfold vegkontor
Avd.ing. Ivar Wulff,
Vestfold vegkontor
Avd.ing. Torstein Garnes Johnsen,
Hordaland vegkontor (For tiden
anleggsleder på tunnelanlegget i
Holmestrand.)
Overing. Svein L. Alfheim,
Vegdirektoratet
Overing. Andreas Otto Setsaa,
Troms vegkontor

Etter de opplysninger vi har fått i Vegdirektoratet er det ennå for tidlig å si noe om når det vil bli foretatt ansettelse av vegsjef og driftssjef.

VERNELEDERENS SPALTE



Arbeidsmiljøloven med forskrifter og veiledninger

Ønsket om å få ordnet opp i forskrifter og veiledninger til arbeidsmiljøloven er nå forsøkt løst.

Hovedverneombudet og vernelederen har sammen lest gjennom publikasjonsoversikten til Arbeidstilsynet og plukket ut de forskrifter og veiledninger som er aktuelle for vår drift.

Dette resulterte i at 35 forskrifter og veiledninger ble plukket ut. (Veiledningene har hvite og grønne omslag og forskriftene har orange omslag).

Disse 35 forskriftene og veiledningene er satt inn i en ringperm etter bestillingsnummer sammen med arbeidsmiljøloven og publikasjonsoversikten.

Ringpermen er ment som et hjelpemiddel til å slå opp i når eventuelle problemer skal løses.

Det er samtlige verneombud, oppsynsmennsassistenter, oppsynsmenn, vegmestere, distriktsledere og anleggsledere som får denne ringpermen utdelt.

Vernelederen samler forskrifter i ringpermer.



For å holde samlingen ajour skal vernelederen passe på at forskrifter og veiledninger som blir revidert blir sendt ut til de som har permene.

De nye gravemaskin-forskriftene

De nye forskriftene for gravemaskiner har nå kommet og jeg skal nå forsøke å orientere om de viktigste kapitler i denne forskriften som er gjort gjeldende fra 1.1.81.

For krav som medfører store konstruktive forandringer er det gitt en overgangstid på fem år. Det kan her nevnes f.eks. kravet om typegodkjent førerhus.

De nye bestemmelsene gjelder for alle typer gravemaskiner, gamle eller nye, som er utstyrt med svingbar bom eller svingbar overdel.

Det har lenge vært diskutert om gravemaskinen måtte ha slangebruddsventil montert for å kunne løfte rør og kummer. Det er nå avklart at maskinen ikke behøver ha slangebruddsventil for å løfte ting som inngår i gravemaskinens naturlige arbeidsoperasjon.

Skal vi derimot bruke gravemaskinen f.eks. til å løfte betong ved støperiarbeider må maskinen utstyres med slangebruddsventil.

Til løfting er det kun sertifisert løfteredskap som skal benyttes, og løfteredskapet skal være festet til skuffen med godkjent sikkerhetskrok eller gjennom hull i skuffen med godkjent låseanordning på innsiden.



Her er løftekettingen festet til skuffen med godkjent sikkerhetskrok sveiset fast på skuffen.

NB! Det er IKKE tillatt å feste løfteredskapen på skuffenner eller rundt skuffen.

Gravemaskinen skal på sidene og bak ha skilte med følgende tekst:



ADVARSEL KLEMFARE, HOLD AVSTAND

I hver maskin skal det være instruksjonsbok på norsk og en kontrollbok som skal inneholde årlige kontroller og et sertifikat som bevis på at maskinen er kontrollert av fagkyndig person.

Dette vil altså medføre at alle gravemaskiner skal kontrolleres av fagkyndig person eller leverandør minst hver 12. måned. Godkjennelse og eventuelt påbud om utbedringer føres inn i kontrollboka.

Denne kontrollen og utstedelse av sertifikatet skal være gjennomført i løpet av 1981.

Når det gjelder kontrollen av vegvesenets egne gravmaskiner så må vi søke Arbeidstilsynet om å få en person godkjent til å utføre denne kontrollen.

Når vi skal leie inn gravemaskiner så skal vi undersøke om disse har de nødvendige papirene i orden, men som tidligere nevnt kan vi ikke be om dette før i 1982.

TRYGG TRAFIKK

25 år i trafikk- sikkerhetens tjeneste

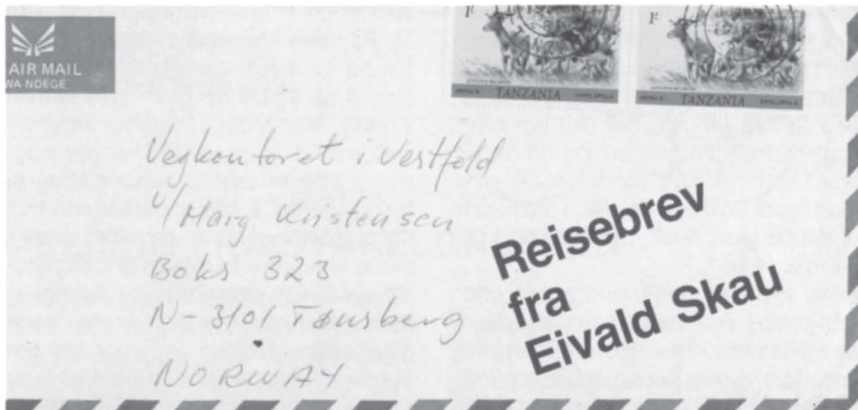
Trygg Trafikk feirer i år sitt 25 års jubileum. I disse 25 årene har organisasjonen oppnådd oppmuntrende resultater i sitt arbeid for en best mulig sikkerhet for alle trafikantgrupper.

Det var i 1965 at Samferdselsdepartementet besluttet å etablere Trygg Trafikk. Det ble en medlemsorganisasjon der alle trafikinteresserte skulle kunne få være med. Da det første konstituerende møte ble holdt, var det innmeldt 78 medlemmer, hvorav 35 kommuner. I jubileumsåret har Trygg Trafikk 596 medlemmer.

Helt siden opprettelsen har det vært klart at trafikk-sikkerhetsarbeid må drives overalt der trafikkulykker skjer. Det innebærer et nært samarbeid med Trygg Trafikk sentralt og alle lokale organer som driver med trafikk-sikkerhetsarbeid.

Trafikkopplæringen har stått sentralt i Trygg Trafikks virksomhet. Fra førskolen til videregående skoler foreligger det såkalte «emnemappesystemet». På flere måter har Trygg Trafikks ideer på dette området vunnet gehør langt utenfor landets grenser. Det gjelder ikke minst Barnas Trafikk-klubb, som i år feirer 15 år. Etter norsk mønster er det nå dannet trafikk-klubber for barn i

Forts. side 21



Denne gang trodde jeg at dere skulle få høre litt om hva vi kan finne på i fritiden vår. Vi har forresten ikke fem dagers uke som hjemme, men må komme på arbeidet om lørdag selv om det da er kortere dag, nemlig fram til kl. 12.30. Men nok om det, vi har som regel helgene til disposisjon og da er det om å gjøre å finne på noe som kan interessere oss.

Vi har mange fine muligheter på høysletten her i søndre Tanzania. Det er et vulkansk område med flere tydlige vulkankratere og kratersjøer. Dessuten møtes de to store afrikanske jordforkastningene her i Mbeyaområdet og det setter sitt preg på naturen her.

Hva gjør vi så med disse forutsetningene? Jo, vi bestemmer oss for å klatre til topps på det høyeste fjellet. Det er 3.000 meter høyt og når vi starter fra 1.750 meters høyde så er det enkelt å regne ut hvor høyt vi skal klatre, det blir 1.250 meter. Når det i tillegg skal nevnes at den samme toppen er en del av forkastningen og er stilt ganske på skrå så blir det en drøy marsj.

Etter en solid frokost og omhyggelig pakkede sekker med mer mat og rikelig med drikke mener vi å være klare for start. Etter vi har fått tak i vår kjent-

mann legger hele rekken av spreke normenn i vei. Dette skal nok bli en lett marsj for den gode Ola nordmann.

Plystrende og skravlende vandrer vi i fotsporene til den barbeinte kjentmannen. Vi bruker selvsagt joggesko av beste merke fra Tyskland. Vi passerer en landsby hvor det blir hilst både blidt og høyrøstet. Den neste passeres på samme måten. Nå begynner vi å få en liten hale av ungdom etter oss. Samtidig begynner stigingene å bli mer merkbare og da en av ungdommene spør om vi vil ha hjelp til å bære sekkene er det flere som tar i mot tilbudet med takk.

Rekken vandrer videre, det hilses fremdeles blidt, men kanskje ikke så overbevisende som tidligere. Vi fortsetter gjennom deres maisåkre og under skyggefulle trær. O, hvilken herlighet å kunne gå i skyggen i stedet for den steikende solen. Det går opp nye kneiker. Nå blir av en eller annen grunn rekken atskilling forlenget og fler tar i mot tilbudet om hjelp til å bære sekkene. Rastepausene blir alt oftere og de som har mer klær å ta av gjør det. Etterhvert tar bebyggelsen slutt og snart er den siste jordlappen passert.

Nå må vi vel snart være på toppen. Vi kikker opp, men toppen synes nesten like langt unna ennå. Vi har sikkert gått mer enn en time nå og likevel synes det så langt igjen. Det var noen som hadde gått tidligere og de hadde brukt tre timer og etter det skulle vi ha gjort unna en tredjedel. Men det hadde vi neppe gjort. Huff, hva hadde vi begitt oss ut på?

Nå syntes fjellet brattere enn noen gang. Men som seige nordmenn ga vi oss ikke med dette. Etter nok en drøy time tok vi oss en ordentlig matrast. Det gjorde godt og etterhvert kom kreftene tilbake og det ble mer fart i fjellvanderne igjen. Men det var merkelig, våre trofaste hjelpere de var verken sultne eller tørste. Men så flyr de vel også i disse skråningene daglig.

Nå fikk vi også ordentlig anledning til å nyte utsikten og den var flott, men toppen syntes nesten like langt unna. Nå ble det også mer detaljerte spørsmål om den videre ruten. Var det ren nysgjerrighet eller var det noen som var trette? Vi var nok ennå langt unna «Verdens tak», men vi var i alle fall godt oppe på loftet her i Mbeya.

Rekken av folk var etterhvert blitt ganske lang og det forunderlige var at barna var blant de sprekeste. Det tydet på at de voksne hadde funnet sine overmenn. Det bar videre oppover med en redusert tropp etterhvert. Det ble etterhvert enda mer kaotisk og ørner og ravner ble våre følgesvenner. Men vi trasket og krabbet trossig i vei og etter nesten fire timer var det slutt på at det stadig dukket opp en ny topp bak den vi klatret på.

Vi hadde nådd målet vårt. Vi hadde nå en enestående utsikt til det omliggende område og det var et fantastisk skue. Litt hetedis hindret oss i å se de mest fjerntliggende områder, men under ideelle forhold hadde vi kanskje

kunnet se til fire forskjellige land. Det skulle være Mosambiq, Malawi, Zambia og Zaire. Men vi var fornøyd med hva vi så også, det var verdt strevet virkelig. Men Mbeya Peak var inget blivende sted, kjølig var det her oppe også, så etter en rast og behørig fotografering var det å snu undersåttene mot startstedet og håpe de ville være i stand til å bære oss hjem til kjøttgrytene igjen. Og det gjorde de heldigvis, men duverden hvor det verket i bena på slutten. Nesten to timer senere kunne vi slappe av alle sammen og oppsummere våre inntrykk. Tross slitet var turen verdt sin pris. Og de fleste av oss satt nok i ro på ettermiddagen og kikket opp på toppen fra en god stol med føttene hvilende på en annen stol.

VIL SKVETT-LAPPENE FORSVINNE NESTE ÅR?

I Vegdirektoratet arbeides det nå med planer om å fjerne påbudet om skvettlapper for biler med totalvekt opp til 3.500 kg.

Det er grunn til å tro at reglene vil bli vedtatt i løpet av våren i år, men det vil gå nesten 1 år før de kan iverksettes.

Også i Sverige er dette spørsmålet tatt opp til vurdering, og det er trolig at nye regler vil komme her ganske snart.

Undersøkelser har vist at skvettlappene på personbiler ikke har noen praktisk nytte i hastigheter over 50 km/t. Tvert i mot kan returstein som er den mest vanlige årsaken til knuste frontruter, blir mindre vanlig dersom skvettlappene forsvinner.

VEGA



MELDING FRA SYKKELGRUPPEN

Som kjent ble det på årsmøtet for VEGA i 1980 vedtatt at det skulle dannes en sykkelgruppe. Undertegnede, som sammen med Gunnar Stien er oppmann for gruppen, vil nå gjennom Vestfolder'n redegjøre litt for gruppens formål og virkemåte.

Når det gjelder formålet med gruppen, er det å få samlet og organisert den sykkelinteressen som er i vegvesenet, samt utvide denne interessen.

Når det gjelder sykkelgruppen, blir den en ren bedriftssykkelgruppe, d.v.s. at det bare blir deltagelse i bedriftsløp arrangert av forskjellige bedrifter.

Disse løpene som blant annet er lagt opp som poengritt med temporitt og fellesstarter med forskjellige lengder, har poengberegning etter plassering.

De forskjellige løpene har klasseinndeling etter alder og kjønn. Premieutdelingen for disse løpene vil skje etter at løpene er ferdig om høsten.

For å være med på disse eller andre typer bedriftsløp, behøver man ikke å ha årelang trening og det siste i racerutstyr.

Hvis en liker å sykle og vil benytte sin sykkel for å prøve sin egen vilje og kondisjon, er det bare å bli med i sykkelgruppen vår.

Når det gjelder startkontingentene, vil disse bli betalt av VEGA.

Så hvis du er interessert i å være med og sykle litt, kan du kontakte undertegnede eller Gunnar Stien. Du vil da få tilsendt terminlister og ytterligere opplysninger for årets bedriftsløp.

Påmeldingen for de enkelte løp skjer ved henvendelse til en av oss.

Vel møtt i sykkelgruppen!

Oddvar Kristiansen, oppmann

TRYGG TRAFIKK 25 ÅR . . .

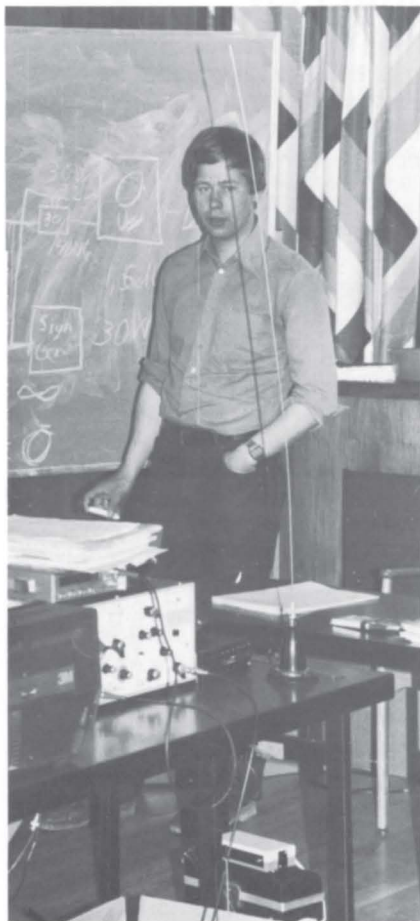
Forts. fra side 18

Vest-Tyskland, Island, Sverige og Danmark. Flere land har meldt sin interesse for det samme opplegget.

Trygg Trafikk har, i samarbeid med medlemsorganisasjonene, fremmet en rekke saker overfor myndighetene. Når det gjelder det forebyggende trafikksikkerhetsarbeidet lokalt, står distriktssekretærene sentralt. Trygg Trafikk har distriktssekretærer i alle landets politidistrikter. I de senere årene er det også opprettet sju fylkessekretærstillinger på heltid som også arbeider for å fremme trafikkesikkerheten.

SENTRALT KURS FOR RADIOSERVICEPERSONELL

Av Per Härter



Jarle Nord fra Lehmkuhl SRA foreleser om radioteknikk.

I tiden 6.-8. mai avholdt Vegdirektoratet kurs for radioservice-personell i fylkene.

Samtlige fylker var representert med ialt 26 deltakere. De fleste fylker, bl. a. Vestfold, møtte med 1 mann, noen få med to.

Kurset som ble holdt på Olrud Hotel på Hamar tok for seg det nye i tiden på dette feltet samt grundig gjennomgang av basis- og mobilstasjoner. Det ble gjennomgått feilsøking og justering av basisstasjoner, plasserings- og drifts-avtaler med Televerket samt presentasjon av en del nytt feilsøkingsutstyr. Den nye mobilstasjonens mange muligheter ble presentert og grundig gjennomgått.

Av muligheter som er særlig interessante for vegvesenet kan nevnes styring av trafikkskiltene ved fjellovergangene, bresprengning ved rasfarlige fjelloverganger og avlesning av vindhastigheter målt med vindmåler plassert inne på fjellet.

Radioansvarlige og servicepersonell utgjør innen etaten en liten, men viktig gruppe, som relativt sjelden får muligheten til å møtes og utveksle erfaringer. Et kurs som dette er derfor en meget kjærkommen anledning, ikke minst fordi det på dette feltet skjer mange ting raskt. Elektronikk og data-teknikk er hovedsaken i dagens radiosamband og er gjenstand for meget rask utvikling.

BEDRIFTSHELSETJENESTEN I VEGVESENET

Av Jan Haugerød

Bedriftslegeordningen i vegvesenet er ikke god nok. Dette er slått fast av Vegdirektoratet etter at arbeidstilsynet har tatt opp dette spørsmålet i to fylker. Vegvesenet er en så stor og mangeartet organisasjon at det i henhold til arbeidsmiljøloven kreves en vel utbygd bedriftshelsetjeneste. Vegdirektoratet ba om at saken ble behandlet i arbeidsmiljøutvalget og at det deretter blir avgitt en uttalelse fra vegkontoret.

Bedriftslegeordningen vår er 18 år gammel. Det var vegarbeiderne i

driften som tok opp spørsmålet og ønsket en bedriftslegeordning. Ordningen kom i stand som en fellesordning med andre offentlige institusjoner. Televerket administrerer ordningen, og det er i dag 23 forskjellige etater som deltar i denne.

AMU behandlet bedriftshelsetjenesten på møte 26. mars i år. Der var det innbudt representanter fra televerket og den nyansatte bedriftsoverlegen i Vegdirektoratet, Roald Adelsten Jensen, var også med. AMU fikk en fyl-

AMU behandler bedriftshelsetjenesten i Vegvesenet på møte 26. mars.



dig orientering om dagens bedriftsleigeordning ved personalkonsulent Per Vaadal fra vegkontoret, og bedrifts-overlege Adelsten Jensen orienterte om framtidige planer og organisasjonsformer.

I debatten etter innleggene kom det fram en rekke synspunkter på enkelte medisinske undersøkelser som har vært foretatt i den senere tid og verdien av disse. Flere av deltagerne hadde også synspunkter på hvordan en framtidig bedriftshelstjeneste burde bygges opp. I diskusjonen kom televærket med opplysninger som får betydning på forholdsvis kort sikt. På grunn av innskjerping av kontrollrutinene med de personer som ferdes i telever-

kets bygg i Tønsberg, kan bedriftslegens kontor ikke lenger være i bygget. Det betyr at vi i nær framtid må finne nye kontorer til bedriftslegen i Tønsberg uansett om det blir en endring på leigeordningen eller ikke.

Etter at AMU behandlet denne saken, har vegkontoret besvart Vegdirektoratets brev. Vi har her gitt uttrykk for at det også i framtiden vil være mest naturlig å ha en felles ordning med andre etater, og at vi vil arbeide mot å få dette til. En slik fellesordning bør etter hvert utbygges slik at den tilfredsstillende kravene i arbeidsmiljøloven. Dette vil gi de ansatte et langt bedre tilbud enn det dagens bedriftslegekontroll gir.

GUNSTIG ULYKKESUTVIKLING PÅ E-18

E-18 har hatt en svært gunstig utvikling i ulykkestallene i første kvartal i år. Vi bringer her en tabell som viser utviklingen på E-18 i første kvartal de fire siste årene:

	1978	1979	1980	1981
Buskerud grense – Åskryset	22	13	12	4
Åskryset – Amundrød	11	3	3	3
Amundrød – Telemark grense	7	8	5	4
Hele E-18	40	24	20	11

Utviklingen nå i vinter har vært gunstiger på E-18 enn de øvrige riksvegene. Om dette skyldes salting/ikke salting er det for tidlig å si noe bestemt om ennå. Vi vil imidlertid følge utviklingen nøye i årene framover.

E-18 GJENNOM HOLMESTRAND

Av Jan Haugerød

Arbeidene med tunnelen i Holmestrand går etter planen, eller rettere sagt bedre enn forutsatt i planen. Etter hvert som arbeidet med hovedtunnelen har gått framover, har det vist seg at fjellet er bedre enn man først trodde. En del av den utstøping som var forutsatt er det ikke blitt nødvendig å utføre.

Tirsdag 12. mai var det utsprengt 1.000 m av hovedtunnelen. Da lå arbeidene 6 uker foran driftsplanen på

sydstuffen og hele 9 uker foran på nordstuffen. I hovedtunnelen er det nå tatt ut til sammen ca. 70.000 m³ fast fjell. Av dette har ca. 1/3 gått til utfylling på Hakan i Holmestrand, og de høyverdige steinmassene er lagret i Kopstad.

I følge driftsplanen er det beregnet utslag på nordstuffen i midten av november. Nå vil tunnelen bli 20 m lenger enn opprinnelig forutsatt, og på det siste stykket er det liten fjelloverdek-

Forts. side 31

Utenfor tunnelen er det ikke mye å se til dette store anlegget. Her på flyfotoet ser vi tverrslaget og innkvarteringsleieren i Sykehusvn. Disse er markert med piler.



OPPLÆRINGSVIRKSOMHETEN 1981

Av Anne Hov

Som kjent er bedriftsintern opplæring nå en forhandlingssak i henhold til «Særavtale for medbestemmelse i Statens vegvesen». Det ble vedtatt på Fellesmøte (FM) nr. 3/81 at hovedlinjene når det gjelder disposisjon av midlene og oppsett av rammeplan for opplæring bør gjøres av Fellesmøtet, hvor arbeidstakerorganisasjonene er representert ved tillitsmannsapparatet. Opplæringsutvalget utfører de praktiske arbeidsoppgavene etter fullmakt fra vegsjefen. FM kan ellers forhandle om enkeltsaker ved unntakstilfeller.

For 1981 er det avsatt kr. 100.000,- til opplæringsvirksomhet. Disse midler skal dekke alle kursutgifter, reise og oppholdsutgifter ved lokale/regionale og eksterne kurs. I fjor var bevilgningen på kr. 80.000,-. Utgifter til opplæringsprosjekter arrangert av maskincentralen kommer i tillegg.

Opplæringsutvalget har vedtatt følgende fordeling av midlene:

Lokale/regionale	
felleskurs	kr. 45.000,-
Eksterne kurs	kr. 35.000,-
Biltilsynets kurs	kr. 16.000,-
Reserve	kr. 4.000,-
	<hr/>
Tilsammen	kr. 100.000,-

Vi har allerede disponert mesteparten av årets avsatte midler til eksterne kurs, og er derfor nødt til å være restriktive ved senere søknader.

Det vil bli satset mer på lokal/regional opplæringsvirksomhet. Her kan fler få delta for en betydelig rimeligere kostnad pr. deltaker, enn ved eksterne kurs. I tillegg kan disse tiltakene bli mer tilpasset deltakernes behov, da fagavdelingen er ansvarlig for kurssets innhold og vet hva deltakerne har behov for av opplæring.

For de lokale opplæringsprosjektene ble det ved en prinsippdiskusjon vedtatt å holde disse på et kostnadsmessig guntig nivå, for å få gjennomført flest mulig arrangementer. Bruk av egne evt. leide lokaler og benyttning av vår kantine i Norske Folk Gården gir rimelig utgangspunkt. Her blir i hovedsak honorarer til forelesere den største utgiftsposten.

En annen måte å tilegne seg nye kunnskaper på, evt. friske opp tidligere lærdom, er å kjøpe kurskompendier fra eksterne kurs som blir arrangert. I stedet for å delta på dyre eksterne kurs, kan kurskompendier fås tilsendt for et par hundre kroner pr. sett. Deltakelse på eksterne kurs koster gjerne kr. 3.000,- – 5.000,- pr. person inkl. reise og opphold. Denne opplæringsformen er meget dyr og må begrenses.

Vi gjengir her en oversikt over 1. halvårs kursvirksomhet:

Av eksterne kurs/konferanser har vi hatt 14, hvor 27 personer har deltatt. Dette har gitt 52 kursdager.

Det har vært 17 kurs/konferanser i sentral regi (arrangert av Vegdirekto-

ratet). I alt 32 personer har deltatt, og dette gir 83 kursdager.

I tillegg kommer et brevkursopplegg hvor 16 personer deltar.

I første halvår vil vi ha gjennomført 9 opplæringsprosjekter i *lokal/regional* regi. 163 personer har deltatt, og det har medgått i alt 274 kursdager.

EKSTERNE KURS/KONFERANSER – 1. halvår 1981

<i>Kurs</i>	<i>Arrangør</i>	<i>Varighet</i>	<i>Antall deltakere</i>
Byenes transportpolitikk	NIF	5.- 6. januar	2
Energi og transport – Lastebilseminar	Opplysningsrådet for biltrafikken/Den norske veiforening	14. januar	3
Egenkjøring. Kjøring med bil over 3.500 kg	NAF øvingsbaner	16. januar	1
Kurs om ekspropriasjon til veg	Norges Juristforbund	29.-30. januar 12.-13. mars	1 1
TØI-kurset 1981	TØI	2.- 6. mars og 23.-28. mars	1
De nye skiltforskriftene	NIF	16.-17. mars	3
Tilleggsutdanning i landmåling	Gjøvik Ingeniørskole	19. januar - mai	1
Seminar om vibrasjonskomprimering og kontroll. Jord og steinfyllinger. Asfaltdekker. Overflatebehandling	Dynapac A/S	16. mars	6
IRF-kongress i Stockholm	IRF	1.- 5. juni	1
Sprengningsteknikk	Dynokonsulent A/S	28.-30. april	1
Trafikkdagen 1981	TØI m.fl.	14. mai	2
Bruk og vedlikehold av hjullastere	Leverandør	1 dag	1
Stell og vedlikehold av veghøvler	Volvo Norge A/S	3 dager	2
Etterfylling og vedlikehold av brannslukningsapparat	Leverandør	1 dag	1

SENTRALE KURS/KONFERANSER – 1. halvår 1981

<i>Dato</i>	<i>Kurs/Konferanse</i>	<i>Antall deltakere</i>
Start 2. jan.	Brevkurs – Vegkryssutforming. 8 brev	16
14.-15. jan.	Konferanse i bruk og oppfølging av nye vegbyggingsnormaler. Grand Hotel, Tønsberg	10
4.- 6. febr.	Mote – Utvalg 22 av NVF. Helsingfors	1

2.- 6. febr.	Kurs for kontorpersonale. Olrud Hotel, Hamar	1
24.-25. febr.	Kurs om håndheving av telerestriksjoner. Olrud Hotel, Hamar	2
10.-11. mars	Oppfølgingskurs i bruk av Dynaflect. Olrud Hotel, Hamar	2
16.-20. mars	Kurs for kontorpersonalet i biltilsynet. Olrud Hotel, Hamar	1
17.-19. mars	Vintervedlikeholdskonf. Grotli Høyfjellshotell, Grotli	1
26.-27. mars	Kurs om bestemmelse av vegers bæreevne. Olrud Hotel, Hamar	2
24.-26. mars	Vegsjefmøtet 1981. Müllerhotell Grefsen, Oslo	1
7.- 9. april	Konferanse for ledere av grunnervvsseksjonene. Olrud Hotel, Hamar	1
28.-30. april	Kurs i bruk av isotopmålere til komprimeringskontroll. Oslo	2
5.- 7. mai	Kurs for radioservicepersonell. Olrud Hotell, Hamar	1
12.-13. mai	Kurs for redaktører av bedriftsavisene. Olrud Hotell, Hamar	1
12.-14. mai	Kurs i veg- og landskapsarkitektur. Grand Hotel, Kongsberg	2
19.-21. mai	Kurs i forhandlingsmetodikk. Olrud Hotell, Hamar	1
2.- 4. juni	Konferanse for juridiske saksbehandlere. Victoria Hotel, Lilleh.	1
2.- 4. juni	Konferanse for ledere av anleggs- og vedlikeholdsavdelingene. Sundvollen Hotel, Krokkleiva	2

LOKALE/REGIONALE OPPLÆRINGSTILTAK – 1. halvår 1981

<i>Dato</i>	<i>Kurs/Konferanse</i>	<i>Antall deltakere</i>
12.-14. jan.	Fullført saksbehandleropplæringen, de 2 siste samlingene, Grand Hotel, Larvik	I alt 21, 7 fra oss
21. jan.	Informasjonsmøte om forsterkning av vegger. Vegkontoret	Ca. 28
27. febr.	Beregning av støy/Skjermingstiltak. Avholdsfolkets Hus, Tønsberg	15
13. mars	Kurs om revisjon/ajourføring av prosesskoden. Avholdsfolkets Hus, Tønsberg	44
23.-26. mars	Verne- og miljøkurs, Grand Hotel, Larvik	20
23.-24. april	Asfaltkonferansen. Grand Hotel, Larvik	I alt 25, 6 fra oss
27.-28. april	Normalene «Vegbygging». Avholdsfolkets Hus, Tønsberg	44 (13 fra kommunene)
27.-30. april	Regionalt kurs for regnskapspersonell. Grand Hotel, Larvik	I alt 34, 5 fra oss
12., 22. og 27. mai	Lokalt norskkurs. Avholdsfolkets Hus Tønsberg/vegkontoret	15
1.- 3. juni	Regionalt tegnekurs. Bø Hotell, Bø	I alt 25, 7 fra oss

PROBLEM Å FÅ GLATTE GLATTKJØRINGSBANER

Som bilfører synes man nok ofte at veiene så altfor lett blir sleipe og glatte. Utrolig nok er det et problem å få til glattkjøringsbaner som er jevnt glatte året rundt.

Glattkjøring skal i henhold til de nye bestemmelser for opplæring til førerkort, inngå som en del av undervisningen. For å kunne virkeliggjøre intensjonene om at alle nye bilførere skal ha hatt anledning til å gjennomgå et glattkjøringskurs, er det rundt omkring i landet anlagt en rekke glattkjøringsbaner, alle i regi av Norges Automobilforbund. Forutsetningen er at 28 glattkjøringsbaner skal ligge klar innen

utgangen av 1981. Hittil er 14 tatt i bruk, og ytterligere 3-4 vil være klare i løpet av høsten 1981.

Men hva er det som gjør en bane til glattkjøringsbane?

I Norges Automobilforbund opplyser ingeniør Sverre Høgvard at det på de siste banene NAF har anlagt, er brukt en bitumen-epoxy-blanding som Sigurd Hesselberg A/S er kommet fram til i samarbeid med Veglaboratoriet. Denne blandingen er brukt på banen i Hof i Vestfold og på Eggemoen. Dessuten er denne blandingen nå lagt på banen i Mo i Rana. Utførelsen av dette dekket er meget væravhengig,

På glattkjøringsbanen på Eggemoen er det gjort forsøk med glasskuler.



og det må tas hensyn til temperatur og vær når blandingen blir lagt på banen. Å legge dekket i regnvær, er noe som forbyr seg selv, sier Høgvard.

Straksløsning

Overingeniørerne Erling K. Hansen og Sigmund Dørum ved Veglaboratoriet kan fortelle at NAF tok kontakt med Veglaboratoriet for vel to år siden for å få undersøkt om det var mulig å få til et dekke som er brukbart året rundt til dette formålet. Tidligere hadde NAF brukt en dansk tjære-emulsjon, men leveransen av denne stoppet. Den viste seg heller ikke særlig slitesterk, og NAF var interessert i å finne frem til noe mer holdbart. Veglaboratoriet ble derfor forespurt om de kunne bistå med å finne fram til en mer permanent løsning. – Men foreløpig ligger dette prosjektet og «skvulper i vannskorpen», fordi det tidligere ikke har vært noe presserende behov, sier Erling Hansen.

– Da leveransen av tjærebek-emulsjonen fra Danmark plutselig stoppet, oppsto det en vanskelig situasjon for NAF, og det gjaldt derfor å finne en straks-løsning, påpeker Dørum. Sigurd Hesselberg tilbød et spesialbindemiddel, en bitumen-epoxy-blanding. Nå hadde bitumen-epoxy vært prøvet før, men det hadde vært problemer med blandingen. Vi bestemte oss likevel for å prøve dette på nytt. Testene viste et noenlunde brukbart resultat, og blandingen har vært benyttet på tre baner siden. På en av banene falt det første forsøket med bitumen-epoxy ikke tilfredsstillende ut. Årsaken var at banen tidligere var påført et glatthetsmiddel og kjemikaliene i dette hadde tært på asfalten. Her ble det derfor lagt et nytt lag med asfalt og deretter påført bitumen-epoxy. Resultatet synes å være bra.

60.000 kroner og et visst vedlikehold

Men hvor godt dette dekket holder, er det ennå for tidlig å si, fordi man ikke vet hvordan vinteren vil tære på det. Det kan tenkes at det blir sprekkdannelse, men det er ikke sikkert at dette behøver å føre til noen funksjonell skade. Belegget vil antagelig kreve et visst vedlikehold.

NAF regner med at belegget på en glattkjøringsbane koster ca. 60.000 kroner, men beløpet varierer med størrelsen på banen. NAF opererer med to størrelser på glattkjøringsbaner. De store har to bremserekninger og en sving, mens de små har en bremserekning og en sving.

Permanente løsninger dyrere

Veglaboratoriet har også vurdert mer varige løsninger for glattkjøringsbaner. Det er blant annet gjort forsøk med å legge glasskuler i banen på Eggemoen. Ellers begrenser forsøkene seg til laboratorieprøver. I laboratoriemålestokk er det gjort prøver med polert stein, hvilket vil si nedslippt kalkstein. Dessuten er det gjort prøver med elvesingel, stålplater og plast. Men foreløpig stiller Veglaboratoriet seg noe avventende inntil man får se om bitumen-epoxy-blandingens står sin prøve. Permanente løsninger vil iallfall bli adskillig dyrere, påpekes det i Veglaboratoriet.



E-18 . . .

Forts. fra side 25

ning så salvene må reduseres. I tillegg til dette er driftsplanen noe optimistisk på det siste stykket. Dette kan bety at utslaget på nordstuffen ikke kommer så tidlig som det kan se ut til i øyeblikket. Nå i midten av mai måned er det ca. 250 m fjell igjen på nordstuf-fen.

På sydstuffen er det beregnet utslag i midten av mars neste år. Her er ikke tidsplanen lagt så optimistisk opp, og det er grunn til å tro at utslaget vil komme noen uker tidligere enn forutsatt. Her gjenstår det nå utsprengning av ca. 500 m tunnel før man er ute i da-gen.

På grunn av at driften har gått lettere enn beregnet er det grunn til å tro at kostnadene til rådriften totalt sett vil bli noe mindre enn forutsatt. Hvor mye dette kan beløpe seg til i løpende kroner, er det på det nåværende tids-punkt umulig å si noe om.

Personalnytt

50 ÅR

Anne Vestskogen, 7. juli
Magnus Bøie, 16. juli
Bjarne Olav Hauge, 4. august

60 ÅR

Trygve Berg, 14. juli
Kristian Engelstad, 29 juli

TAKK FOR GODT SAMARBEID

Ingrid Nygård, adm.øk.

VI ØNSKER VELKOMMEN

Unni Bergersen,
adm.øk. vikar
Gunn Hilde Kjølstad,
adm.øk. vikar
Brit Arnesen,
adm.øk. vikar

**STOFF TIL NESTE NUMMER
AV VESTFOLDER'N MÅ SENDES
REDAKSJONEN INNEN
15. JULI**



G
O
D



SOMMER !!