

VEST- FOLDER'N

Nr. 6

1981





VEST- FOLDER'N

Bedriftsavis for Vegvesenet i Vestfold

NR. 6 – DESEMBER

8. ÅRGANG

Redaktører:
Jan Haugerød
Per Härter
Tore Kavli

Red.sekr.:
Esther Vedvik

Redaksjonsråd:
Arne E. Dahl
Ørnulf Johannessen
Reidar Jørgensen
Olav E. Krogstad
Haakon Møyland

Redaksjonens adresse:
Vegsjefen i Vestfold
Postboks 323
3101 TØNSBERG

Opplag:
1050 eksemplarer

Sats og trykk:
Cicero a.s, Tønsberg

*Forsidebilde:
Åpning av ny Vrengen bru.
(Foto: Aage Larsen, Vestfold
Arbeiderblad).*

INNHOLD:

Vegbygging og trafikksikkerhet	3
Et tilbakeblikk på året som er gått	4
1983 blir det nordiske trafikksikkerhetsåret	5
Vrengen bru er åpnet	6
Vegvesenets 7. sans for 1982	8
Vrengen bru(er)	9
Enda en Vestfolder'n	11
Ny innfartsveg. Rv. 305 til Sandefjord	12
Vår nye plansjef	15
OBS! OBS! Husk fotokonkurransen	15
Ny Vrengen bru - og brukerne av brua	16
Lydsignaler for blinde og svaksynte	18
Nye bestemmelser om skjerming av hjul	20
Hordalendingene «Slår seg fram»	21
Forbedret radiosamband i biltilsynet	24
Trafikale utekontroller – siktkontroll	25
4 Hordalendinger om å være på veganlegg i Vestfold	26
Salting reduserer ulykkesrisikoen	27
Vegdirektøren på Vestfoldvisitt i 35	28
Aksjon mot høstulykker	30
Vernelederens spalte	32
Hvor er dette?	33
Hallingkastet 1981	34
Årsmøte i VEGA	35
Lærerskolen besøker maskinsentralen	36
Nye skilte fra 1. mai	37
Introduksjonshefte til nytilsatte	39
Personalnytt	39

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

VEGBYGGING OG TRAFIKKSikkerhet

Høsten er igjen over oss med mørke kvelder og fare for glatte kjørebener. Faren for trafikkulykker er større enn vanlig. En analyse av trafikkulykkene her i Vestfold viser nettopp dette. Vi har hatt en vesentlig nedgang i ulykkene de siste årene, men denne nedgangen er ikke så markert for høstens vedkommende.

Trafikksikkerhet er blitt en sentral del av vår vanlige arbeidsdag. De fleste prosjekter vi arbeider med, er nettopp arbeider hvor det tas spesielt hensyn til trafikksikkerheten. Dette er nok også en av de vesentlige grunnene til at vi har hatt en så positiv utvikling i trafikkulykkene de siste årene.

I høst har vi også gjennomført en spesiell aksjon mot høstulykker her i fylket. Det er Vestfold fylkes trafikksikkerhetsutvalg som har vært ansvarlig for aksjonen. Vi har også hatt åpning av flere store vegprosjekter. Den nye innfartsvegen til Sandefjord ble åpnet i oktober. Her blir nå hovedtyngden av trafikken inn til byen fra E-18 nå ledet utenom de gamle lokalgatene i boligområdene. Vi håper at dette vil gi en stor forbedring i de sikkerhetsmessige forholdene.

Kanskje høstens største begivenhet var åpningen av den nye Vrengen bru. Her er det nok i første rekke framkommeligheten som er blitt forbedret, men det er i byggverket tatt hensyn til trafikksikkerhetsmessige forhold. Brua er blitt utstyrt med adskilt gang- og sykkelveg.

I dette nummeret av Vestfolder'n har vi lagt stor vekt på en omtale av disse prosjektene. Også andre prosjekter av trafikksikkerhetsmessig betydning blir omtalt. La derfor dette siste nummer av Vestfolder'n for 1981 slå et slag for trafikksikkerheten.

Redaksjonen i Vestfolder'n vil med dette ønske alle lesere en riktig god jul og et godt og trafikksikkert nytt år!

Jan Haugerød.

Bruk bilbeltet

Vegsjef Johan Lepperød ved årsskiftet:

ET TILBAKEBLIKK PÅ ÅRET SOM ER GÅTT



I 1981 har vi åpnet for trafikk flere større veg- og bruanlegg. La meg nevne deler av Lågendalsvegen og Svelvikvegen, innfarten til Sandefjord, Vrengen bru og nye strekninger med gang-/sykkelveger. Vi har dessuten hatt gjennomslag mot nord i Holmestrand-tunnelen. Og som den første i landet ble utekontrollstasjonen på Solum åpnet på forsommeren. Så det har skjedd store og gledelige ting i år også.

Mest kan vi likevel glede oss over at ulykkestallet fortsatt er på nedadgående. Et tankekors er det imidlertid at ulykkesregistreringen på fylkesvegnettet ikke viser samme positive utvikling som på det øvrige vegnett. Har dette sammenheng med bevilgningene til fylkesvegene, eller er det et første signal om at ulykkesutviklingen heretter kan bli en annen? Uansett forteller ulykkestallene oss at vår innsats i trafikksikkerhetsarbeidet må fortsette på alle områder så langt ressursene strekker til.

Anleggene representerer investeringer til et hundre-talls millioner kroner. Likevel blir det bare noen få km ny veg. Alt i alt har vi ansvaret for ca. 1.350 km riks- og fylkesveger til en verdi av noen milliarder kroner. Årlig kjøres det vel 800 mill. vognkilometer på dette vegnettet. I rene transportkostnader representerer det milliardbeløp. Det transporteres gods i størrelsesorden en milliard tonnkilometer. Foruten gang- og sykkeltrafikken utgjør persontransporten vel 3 milliarder personkilometer. Riks- og fylkesvegnettet legger beslag på nærmere 15.000 dekar grunn, og langs vegnettet er det bortimot 10.000 naboer.

Samfunnet og den enkelte er avhengig av at vegnettet til enhver tid har en tilfredsstillende standard, at kjøretøyene er i orden og at førere og trafikanter viser ansvar og oppfører seg korrekt i trafikken.

Vårt forvaltningsansvar er knyttet til alt dette. Trafikksikkerhet og fremkommelighet skal prioriteres. Vi skal også gjøre vårt til å skape tilfredsstillende miljøforhold langs vegene. Prioriteringen og gjennomføringen av oppgavene er vanskelige, bl.a. fordi så mange blir berørt og/eller har interesser og meninger om det vi stiller med.

Noen oppfatter deler av vårt arbeid som utidig kontroll og regulering, mens vi i virkeligheten tjener samfunnet til beste for den enkelte. Ingen er tjent med at sikkerhetsstandarden reduseres ved at enkelte ikke viser an-

svar og ikke tar hensyn. Vi er alle tjent med at våre medtrafikanter viser akt-somhet og at vi selv også gjør det. I større grad burde vi derfor kunne håpe på at vårt arbeid og våre tjenester blir oppfattet som service overfor samfunnet og den enkelte. I større grad bør vi også selv bidra til at vårt arbeid oppfat-tes positivt.

Enten det gjelder penger, personell eller maskiner, utstyr og bygninger, er det vårt ansvar å bruke ressursene på en rasjonell og effektiv måte. Vi er alle-rede kommet langt, men kan sikkert nå lenger. 12. januar 1982 går start-skuddet for en bredt anlagt kampanje for å øke produktiviteten i samfunnet. Kampanjen gjelder både offentlig og privat virksomhet. Vi gjør klokt i å opp-fatte kampanjen som en invitt og et hjelpemiddel til å komme videre i våre bestrebelsler. Med de knappe ressursene vi nå har og antagelig vil få noen år fremover, er dette en spesiell utford-ring.

Samarbeid og medvirkning er ord som ofte brukes når det snakkes om å utnytte knappe ressurser best mulig. Det hele dreier seg om noe så enkelt som å snakke sammen, vise vilje og fleksibilitet for å finne gode løsninger på oppgavene eller problemene vi ar-beider med.

Økt produktivitet er også et spørs-mål om å velge eller prioritere oppga-vene. Mindre tilgang på penger og personell betyr bl.a. at mindre viktige oppgaver må legges til side. Vi må i større grad konsentrere oss om de oppgaver som det er viktigst for etaten å løse, ikke ut fra egeninteresse, men ut fra de mål etaten som helhet arbei-der mot.

Det er grunn til å understreke eta-tens mål som noe vi alle i fellesskap arbeider mot. Våre felles oppgaver og

mål kommer først og fremst til uttrykk i vegplan og budsjetter. For å få en bed-re oversikt, er det viktig at den enkelte avdeling og seksjon nærmere avklarer sine oppgaver og delmål. Jeg håper at vi i neste nummer av Vestfolder'n, for den enkelte avdeling, vil kunne pre-sentere forholdsvis enkle og oversiktli-ge arbeidsprogrammer for 1982.

Vi har løst mange oppgaver i 1981, og bevilgningene har vi praktisk talt nyttet full ut. I 1982 og årene fremover vil gi oss enda større utfordringer med hensyn til å prioritere oppgavene og utnytte ressursene best mulig. La oss se frem til 1982 med forventninger.

Takk for godt utført arbeid og for godt samarbeid i 1981.

God jul og godt nytt år!

1983 BLIR DET NORDISKE TRAFIKK- SIKKERHETSÅRET

De nordiske samferdselsministrene har tatt initiativ til at 1983 skal bli det nordiske trafikksikkerhetsåret. Hoved-temaet for året blir holdninger i trafik-ken. Særlig oppmerksomhet vil bli viet bilistenes forhold til de myke trafikan-ter og deres medvirkning til at ulykker kan unngås. Det er oppnevnt en komi-té som skal stå for opplegget i Norge. Stortingsrepresentant Bjarne M. Ei-dem er formann. Leif A. Ellevset, Trygg Trafikk er nestformann. Olaf Søfteland, Vegdirektoratet, Magne Flemseter, FTU Møre og Romsdal, stortingsrepresentant Astrid Gjertsen og Gunnar Apeland, Motorførernes Avholdsforbund er også med i komi-téen. Trygg Trafikk skal være sekreta-riat for det norske opplegget.

VRENGEN BRU ER ÅPNET

Av Jan Haugerød

Som 17. mai og Holmenkollen på en gang, skrev en av fylkets aviser etter åpningen av den nye Vrengen bru søndag 8. november. Dette er nå nesten blitt en liten nasjonaldag for tjømlingene, for det var også 8. november den første bruforbindelse mellom Nøtterøy og Tjøme ble åpnet. Det var i 1932.

Den gamle brua ble med årene gammel og lite tidsmessig. Tillatt akseltrykk var 6 tonn, og bruas totale kjørebanebredde bare 4,4 m. Det var således ikke uten grunn at befolkningen på Tjøme så fram til åpningen av den nye brua.

Åpningsdagen framsto som en særdeles fin dag. Senhøsten viste seg fra sin aller beste side. Alt lå vel til rette for en strålende åpningssermoni. Denne skulle ta til kl. 13, men allerede en time tidligere var det mange mennesker i området. Vi hadde tatt våre forholdsregler. Både politiet og vegvesenet var ute med mannskaper for å holde orden på trafikken, og etter hvert viste det seg at dette var nødvendig.

Da klokken nærmet seg 13 og tid for høytidelig bruåpning, var den nye Vrengen bru den rene mauttue. Hvor mange tusen mennesker som var på brua og i nærheten er det vanskelig å

Den nye brua føyer seg fint inn i landskapet med sine myke linjer.





Vegdirektøren foretok den høytidelige åpningen av brua. Ved klippingen av silkebåndet fikk han god hjelp av ordfører Egil Jahre fra Tjome (til venstre) og ordfører Sigurd Tjomstøl fra Nøtterøy.

Avd.ing. Ivar Wullf overrakte en enkel gave til vegdirektøren under bruåpningen. Det var en bearbejdet bit av en av strekk-kablene som er selve kjernen i bruas bærekonstruksjon.



si, men det var mennesker og ikke minst biler over alt. Særlig var det mange biler på Tjømesiden. En skulle nesten tro at samtlige biler på Tjøme var i nærheten av brua.

Den som åpnet sermomonien på brua var ordfører Egil Jahre fra Tjøme. Han kunne nå fastslå at Tjøme igjen var knyttet til riksvegnettet i fylket på en skikkelig måte. Han avsluttet sin tale med å gratulere alle med dagen. Vegsjef Lepperød kom i sin tale inn på den gamle brua. Den var i sin tid noe av det fremste i brubyggingskunst, Brua er kjent langt utenfor fylkets grenser og mange vil nok nå synes det er trist at brua forsvinner. Den vil bli revet i løpet av 2 til 3 år. Den offisielle åpningen var det vegdirektør Eskild Jensen som sto for. Etter en kort tale inviterte han ordførerne i Tjøme og Nøtterøy til å være med på å klippe silkebåndet, og dermed var den nye Vrengen bru klar til å overta trafikken til og fra Tjøme.

Blant de spesielt innbudte gjestene fant vi 2 virkelige veteraner. Det var Arnt Lien (89 år) og Birger Fosslund (79 år). Begge hadde vært med på å bygge den første Vrengen bru.

Til tross for at både vegvesenet og politiet hadde mannskaper ute for å holde trafikken i gang, ble det en del trafikkvansker den første tiden etter at trafikken ble satt på. Særlig fra Tjømesiden var det mange biler som hadde ventet for å kunne være blandt de første som fikk kjøre over brua. Det gikk vel en halv time før trafikken løste seg opp. men alt gikk svært bra og ingen så ut til å ha noe imot å bli stående i køen tid.

Vi kan trygt si at den nye Vrengen brua fikk en verdig åpning.



Et historisk møte. Vegdirektøren hilser på 2 vegveteraner. Arnt Lien (til høyre) og Birger Fosslund var æresgjester ved bruåpningen. Begge hadde vært med på å bygge den første Vrengen bru.

VEGVESENETS 7 SANS FOR 1982

Vi har utarbeidet en ny og revidert utgave av vår lille gule håndbok. den blir sendt ut til de ansatte og pensjonistene i disse dager. Nå like under jul kan postgangen være noe sen, men hvis noen ikke har fått håndboken i løpet av de 2 første ukene på nyåret, kan de ta kontakt med vegkontoret. Vi vil da sende ut et nytt eksemplar.

VRENGEN BRU(ER)

En kommunal seier over byråkratiet?

Av Jan Haugerød

Tjøme kommune har spilt en aktiv rolle i brusaken. Dette gjelder denne gang og ikke minst første gang det ble bygd bru over Vrengensundet. Staten kan vel ikke sies å ha gjort en så stor innsats, selv om bruforbindelsen er en del av riksvegnettet. Vi har i anledning av bruåpningen bladd litt i historiske blader og funnet fram en del av det som har skjedd. Etter hvert fikk vi se at begge brusakene var svært like. Vi kan like godt med en gang bla tilbake til 1925.

DEN FØRSTE BRUA

I kommunestyremøte 28. juli 1925 behandlet Tjøme kommune spørsmålet om en bruforbindelse over Vrengensundet. Saken ble grundig debattert, og det ble nedsatt en komite som skulle føre brua fra drøm til virkelighet. Ferjestedets trafikkprotokoll fra 1925 bekreftet behovet for en bruforbindelse. Det var blitt befordret 11.182 motorkjøretøyer, hvorav 2.962 rutebiler og 260 motorsykler, og dessuten 944 hestekjøretøyer og 35.357 personer.

Vegvesenet gjorde også sitt i brusaken. Det ble nærmest felt dødsdom over ferjene i 1926. Treferja var kassabel, og jernferja måtte underkastes en omfattende utbedring. Etter en befaring i sundet i 1927 fulgte et kostnadsoverslag på ny bru til kr.650.000.

Så gikk det slag i slag. Bruprosjektet ble vedtatt i kommunestyret og fylkestinget og Stortingets veikomite var på

befaring. Senere ga Stortinget tillatelse til å kreve opp bompenger da staten ikke kunne gi noen penger til anlegget. Dette stoppet ikke tjømlingene. Brukomiteen appellerte til folk om å tegne bidrag til den nye brua. Givergleden var overveldende, f.eks. kan nevnes at Kirkebygdens syforening på et arrangement fikk inn hele 2.000 kroner, og det var mange penger den gangen. Til sammen kom det inn bidrag på over 60.000 kroner.

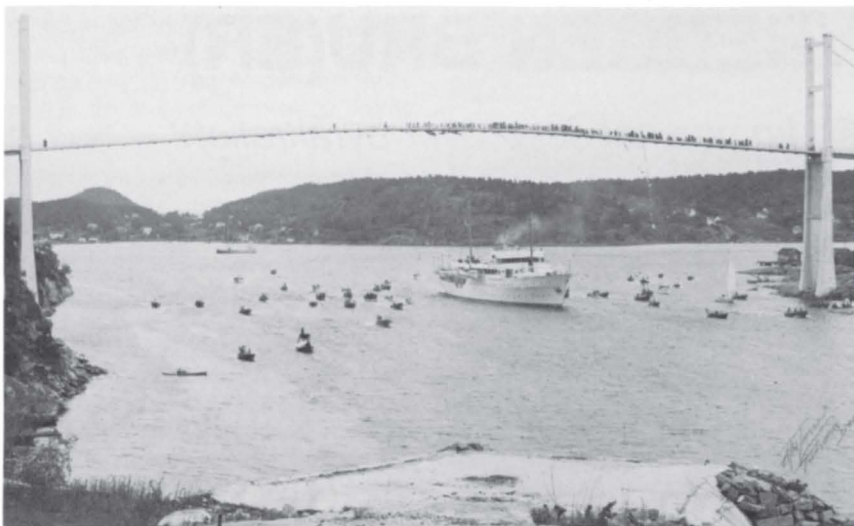
Byggearbeidene ble startet opp, og 8. november 1932 kunne Kong Haakon åpne brua. Det var en stor dag for tjømlingene.

Brua var et mesterstykke i ingeniørkunst. Total lengde var 499,8 m med et midtspenn på 170 m. Brua ble bygd som en «myk» hengebru. De som måtte være interessert i å finne flere data om brua, kan lese «Meddelelser fra Veidirektøren nr. 3 mars 1933».

DEN ANDRE BRUA

Tiden gikk og etter hvert ble brua for smal og største tillatte akseltrykk sto ikke i forhold til utviklingen på transportsiden. De verste trafikkproblemene ble løst ved at busser, lastebiler og brede person- og varebiler ble regulert via lyssignal, men brua i seg selv begynte å bli dårlig rent vedlikeholdsmessig. Flere røster begynte å heve seg i tale for en ny og bedre bruforbindelse.

Igjen ble det Tjøme kommune som



Et historisk bilde fra den første bruas tid. Bildet er tatt søndag 20. juni 1948 kl. 08.00. Kongeskippet Norge er ute på sin første tur. Ombord er Kong Haakon og kronprinsen. De er på veg til Tønsberg og bispeinnvielse samme dag.

skulle komme til å spille en sentral rolle. I kommunestyremøte 31. mars 1977 ble det vedtatt å henstille til vegsjefen om å foreta en vurdering av en bedre bruforbindelse over Vrengen.

I desember samme år møttes representanter for kommunen og vegkontoret. Opprustingen av den gamle brua ville ikke gjøre den verken bredere eller sterkere. Det måtte bli ny bru, men dette var det ikke penger til på Norsk Vegplan. Ordet bompenger svevde igjen i luften.

Heller ikke denne gang lot tanken på bompenger til å skremme de folkevalgte på Tjøme. Kommunen nedsatte et hurtigarbeidene bruutvalg som skulle ta seg av saken for formannskapet og kommunestyret. Det ble en hektisk

møteperiode med bl.a. møter i Stortinget. Resultatet ble at staten skulle dekke 9 mill. av utgiftene til ny bru, resten måtte tas inn i form av bompenger.

Oppkreving av bomavgift startet opp 1. mars 1979 og byggearbeidene med den nye brua kom i gang i januar 1980. Nesten 2 år tok det entreprenørfirmaet O. E. Dybvik A/S å bygge brua. Brua er bygd i betong etter fritt-frambygge-metoden. Total lengde er 464 m og hovedspennet er 171 m. Fri seilehøyde er på 28 m i en bredde av 60 m midt i sundet. Brua har kostet 27,3 mill. kroner. Etter de foreløpige beregninger vil bompengordningen kunne avvikles 1. oktober 1984.

Den store dagen for tjomlingene ble igjen 8. november. Da var det klart for ny bruåpning. Og nå står den der. Igjen er et mesterstykke i ingeniørkunst utført på dette stedet.

Vi håper alle at den nye brua vil stå minst like lenge som den gamle brua, og at den i mange år framover fullt ut vil tilfredsstille de krav som blir satt til moderne bruer.



2-3 år framover vil bruene ligge der side ved side og være et symbol på ingeniørkunstens utvikling gjennom 50 år. Den gamle brua vil bli revet i 1983 eller 84.

ENDA EN VESTFOLDER'N

Ved en tilfeldighet har vektkontrollør Magne Hagejordet kommet over et blad som heter Vestfolder'n. Det er ikke den Vestfolder'n vi kjenner, men et blad som utgis av Vestfold Epilepsiforening. Denne Vestfolder'n er bare ungdommen i forhold til vår bedriftsavis. Avisa er ikke kommet lenger enn til sin 2. årgang.

Kanskje den som har kommet med navnet har vært inspirert av bladet vårt?



NY INNFARTSVEG — RIKSVEG 305 TIL SANDEFJORD

Av Per Härter



Ordfører Per Odberg klipper båndet assistert av (fra venstre) vegsjef Johan Lepperød, Erland Erlandsen og fylkesmann Odd Vattekar.

Fredag 23. oktober 1981 vil i Sandefjord huskes som dagen da den nye innfartsvegen til byen ble høytidelig åpnet.

Det var i alt invitert ca. 75 personer til åpningen som startet ved Rådhuset. Vegsjefen ønsket velkommen før han ga ordet til anleggsbestyrer avd.ing. Einar Hansen som redegjorde for programmet. Gjестene ble så invitert til å ta plass i to busser for å kjøre over anlegget og til Lunden bru der den offisielle åpning skulle finne sted.

Bussene kjørte inn på den nye innfartsvegen fra E 18 mellom Klinestad og Langåker. Mens bussene rullet

nedover den nye vegen, fortalte Einar Hansen og Odd Arntzen, som hadde tatt plass i hver sin buss, mer detaljert om anlegget.

I sin tale ved Lunden bru sa vegsjef Johan Lepperød at den nye vegen er bygget for å få trafikken til og fra byen for fra de tidligere innfartsveger som går igjennom boligområder og der det fra 1977 til oktober 1981 var registrert 277 politianmeldte ulykker.

Vegsjefen kunne videre fortelle at for de ca. 40 mill. kroner anlegget har kostet er det bygget ca. 2,8 km motorveg, 1355 m gang-/sykkelveg, 1290 m sideveger/ramper, 4 bruer og 1 gang-/



Man prøvegår gang-/sykkelvegnettet på veg til Rådhuset. I forgrunnen vegsjeff, ordfører og fylkesmann.

Prøvegått ble også lyskrysset med akustiske lydsignaler for blinde og svaksynte. Lydsignalene ble satt i drift dagen før.





Avd.ing. Einar Hansen overrekker ordfører Per Odberg en kjerneprøve.

sykkelvegundergang. Videre er det satt opp 540 m støyskjerm og anlagt 200 m støyvoller.

Ordfører Per Odberg i Sandefjord erklærte deretter vegen for åpnet, assistert av vegsjef Lepperød, fylkesmann Odd Vattekar og formann i fylkets samferdselsstyre, Erland Erlandsen.

Det var blitt en liten kø av biler som ventet på å prøve «nyvegen» og den første skulle overrekkes blomster av ordføreren. Vedkommende hadde imidlertid tydeligvis liten tid, han foretok rene Grand-Prix-starten, men etter litt veiving og vinking oppfattet han hva som skulle skje og fikk med seg blomstene før han raste videre.

Før gjestene prøvegikk gang-/sykkelveganlegget ned til Rådhuset ble ordfører Per Odberg overrakt en bor-kjerneprøve av Einar Hansen som har vært anleggsbestyrer.

Vel tilbake ved Rådhuset inviterte ordføreren, på vegne av kommunen, på middag og han bemerket: «Når det gjelder menyen har vi samarbeidet med vegkontoret og blitt enige om en riktig norsk meny, kjøttkaker og stuet kål.»

Han takket også alle instanser som hadde hatt befatning med anlegget for en vel utført jobb som Sandefjord kommune er meget godt fornøyd med.

VÅR NYE PLANSJEF

Av Jan Haugerød

Overingeniør Tore Foss har tatt stillingen som plansjef hos oss. Når dette leses, er han allerede i gang på vegkontoret. Han tiltrådte stillingen 1. desember.

Foss er 40 år gammel. Han har vært ansatt ved planavdelingen i Vegdirektoratet siden 1970. I ca. 9 år har han vært overingeniør og leder for Kontoret for Plangodkjenning. Tidligere har han vært ansatt ved vegvesenet i Møre og Romsdal og Buskerud. Han har også vært forskningsass. ved Transportøkonomisk institutt.

Foss har sin sivilingeniør-eksamen fra University of Wyoming, USA i 1970. Før dette har han eksamen fra anleggslinjen ved Oslo Tekniske Skole og eksamen fra Teknisk Akademi. Han har også gjennomført T.Ø.I.-kurset i 1967.

Vi vil med dette ønske Tore Foss velkommen til Vestfold. Vestfoldern kommer tilbake med et intervju med den nye plansjefen senere.



Plansjef Tore Foss.

OBS! OBS! HUSK FOTO- konkurransen

Vi annonserte fotokonkurransen i forrige nummer. Det er kommet inn svært få bilder i konkurransen, og vi forsøker igjen med en liten oppfordring.

Send inn dine bilder så snart som mulig. Fristen for innsending har vi forlenget til 1. februar.

Vi vet at fotointeressen i etaten er vesentlig større enn interessen til nå tyder på. Finn derfor fram bilder og bli med. Vi er alle amatører i denne kunst og gleder oss ved det.

BLI MED!

NY VRENGEN BRU — OG BRUKERNE AV BRUA

Intervju Jan Haugerød



Rutebilsjåfør Nils Hansen er en av veteranene i Øybuss. Han har daglig trafikkert Vrengen bru i 39 år.

Blant de som daglig trafikerer Vrengen bru er Rutebilene Øybuss. Øybuss har følt problemene så og si på kroppen etter hvert som utviklingen har gått sin gang fra 1932 og fram til i dag. At ei ny bru over Vrengensundet har stor betydning for busselskapet ble bekreftet under bruåpningen. Blant de første

bilene som kjørte over den nye brua var 4 av bussene til Øybuss. Buskolonnen ble anført av en veteranbuss fra 1946 som for anledningen var pyntet med norske flagg.

Rutebilsjåfør Nils Hansen er en av veteranene i Øybuss. Han har vært sjåfør i selskapet i 39 år. Han er selv tjomling, og som 9 åring var han med på åpningen av den første brua. Han husker godt begivenheten den gang, og forteller at det ikke var bruåpningen som var mest interessant for guttungene den gangen. Det var det at kongen skulle komme som var den store begivenheten.

Nils Hansen sier at tjomlingene alltid har vært stolte av Vrengen bru. Selv om brua etter hvert er blitt for smal og lite tilfredsstillende syns han det er vemodig ikke å få kjøre over brua mer.

— Har dere hatt mange problemer på brua?

Brua ble ofte glatt ved værromslag, og det kunne skape problemer. Det kunne være bra føre på begge sider, men oppe på brua kunne det være rene skøytebanen. Jeg husker en gang jeg kom fra Tjomesiden. Da ble det glattere og glattere etter hvert som jeg kom oppover, og da jeg var på toppen torde jeg ikke å kjøre ned på Nøtterøysiden. Da var det kun en ting å gjøre, og det var å legge på forhjulskjetting midt opp på toppen av brua.



Åpningen av den nye brua var en stor begivenhet for Øybuss. I den anledning stilte de opp på brua med 4 av sine busser. Den første bussen i kolonnen var en veteranbuss fra 1946 for anledningen pyntet med norske flagg.

Vi har også hatt problemer med møting. Det var så smalt at 2 brede biler ikke kunne møtes. Før lysreguleringen kom, var det vanlig praksis at den som hadde kommet over toppen hadde førkjørsrett. Dette ble ikke alltid overholdt, og jeg husker en gang jeg møtte en kullbil. Jeg hadde kommet godt over toppen med bussen da jeg så lastebilen komme mot meg. Denne stoppet ikke, så jeg måtte stoppe. Lastebilen presset seg forbi bussen, men rev samtidig opp alle sideplatene. Først

når han hadde kommet forbi stoppet sjåføren lastebilen, men da var det for sent.

Det har også vært problemer med personbiler som trekker campingvogn, og dem er det mange av på Tjøme sommerstid. Ofte hendte det at sjåførene ikke greier å rygge kjøredoningen, og da ble det som oftest vi som måtte rygge. Det hele ble bedre da vi fikk lyssignalene, men det har nok hendt at enkelte som burde vært inne i den lysregulerte filen har kjørt rett over brua utenom lyset, og da har det oppstått problemer.

– *Har du vært redd for å kjøre over brua?*

Nei, det har jeg ikke, men en gang var det så vanskelige forhold at vi måtte ringe vegkontoret. Det var for ca. 6 år siden. Det blåste sikkert full storm, og brua slingret i alle retninger. Vi fikk da beskjed om at vi bare burde kjøre slik at det ikke var mer enn 1 buss på brua om gangen. Vindværet ga seg etter hvert og det så ikke ut til at brua hadde tatt noen skade av været.

– *Hva får den nye brua å si for Øybuss?*

Det blir en stor forbedring i framkommeligheten. Alle problemer med møtende trafikk er nå forbi. Jeg vil også tro at brua ikke blir så glatt som den gamle ble. I alle fall er stigningen på den nye brua slakere enn på den gamle brua, og bare det vil gjøre forholdene lettere. Vi vil nok også komme til å merke en langt mindre dekkslitasje enn tidligere. Det er ikke få dekk som er slitt ut på den gamle brua på grunn av at hjulene på høyre side har gnagd mot fortauskanten. I framtiden vil vi også kunne kjøre på Tjøme med alt av vårt bussmateriell. Tidligere har vi vært nødt til å ta hensyn til akseltrykk, og bare kjøre med spesielt lette vogner.

LYDSIGNALER FOR BLINDE OG SVAKSYNTE

Av Per Härter

I Sandefjord er fylkets første gangfelt med lydsignaler for blinde og svaksynte satt i drift. Lydsignalene er et supplement til de vanlige lys-signalene for seende og er et resultat av et omfattende forskningsarbeide ved Akustisk Laboratorium ved NTH i Trondheim. Utvelgelsen av prøvekjrysset, Sandefjordsveien/Skiringsalveien, har skjedd i nært samarbeid med Magne Standal, formann i Vestfold fylkeslag av Norges Blindeforebund.

Anlegget består av en ny type «blinde-sommer» og skal utprøves på ialt ti steder i Norge, hvorav i ett av gangfeltene i Skiringsalkrysset i Sandefjord.

Ved normal drift av trafikksignalene vil disse lyse grønt for kjørende trafikk og rødt for gående. Samtidig lyder et VENT-signal fra en høyttaler plassert på hver side av det aktuelle gangfeltet.

Det er kun ved å trykke på trykknappene at anlegget skifter til rødt for kjørende trafikk og grønt for gående.

Gåsignalene består av to korte støt avvekslende fra hver side av gaten.

Alle lydsignaler reguleres automatisk i styrke avhengig av trafikkstøyen.

Fra det trykkes på en av knappene til man får grønt signal, kan det gå svært varierende tid (fra 1 til 40 sek.), idet dette er tilpasset det grønne lyset for biltrafikken.

Vestfold avd. av Norges Blindeforebund er orientert om anlegget ved forredrag og spilling av kassett på årsmøtet den 11. oktober d.å.



Formannen i Vestfold avdeling av Norges Blindeforebund prøvegår anlegget.

Anlegget vil senere bli fulgt opp med intervju av bruker og beboere i nærheten.

Vegvesenet er svært interessert i kommentarer til anleggets virkemåte.

Magne Standal bemerker at Blindeforebundet har et eget utvalg som steller med sikringsarbeider for de blinde

og at dette lydutstyret er et svar på det samarbeidet som har foregått mellom Akustisk Laboratorium, Vegdirektoratet og Blindeforbundet.

Forsker Jan Tro fra Akustisk Laboratorium kunne fortelle at man har arbeidet lenge med dette prosjektet og at man nå ser fram til å høste erfaringer med utstyret.

Det kan være vanskelig å finne den rette tone og frekvens som ikke skal drukne i trafikkstøyen, men høres godt av de som er avhengig av utstyret, samt ikke virke sjenerende for naboer og andre trafikanter.

Vi ønsker lykke til og håper anlegget blir til gagn og glede for de blinde og svaksynte.

Jan Tro fra Akustisk Laboratorium foretok diverse målinger og justeringer. Bak ser vi Finn Berg fra vegkontoret.

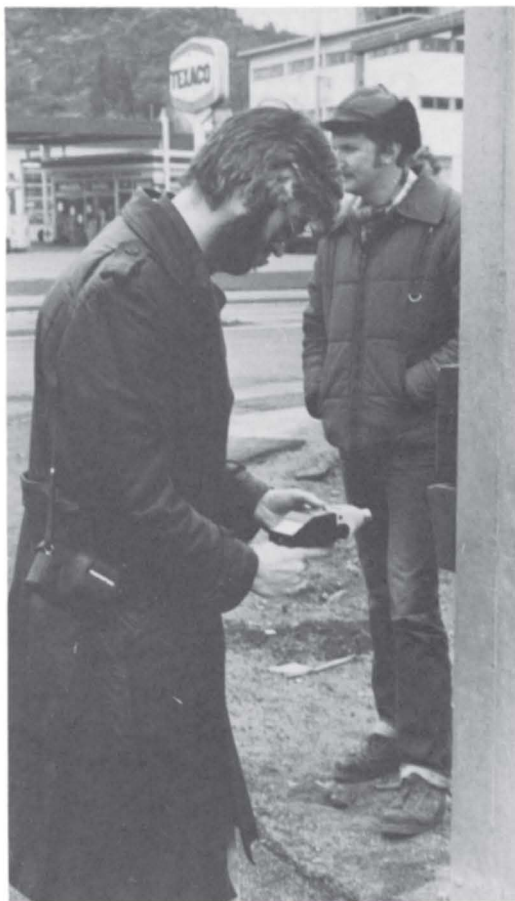
AKSJON MOT . . .

Forts. fra s. 31

med utekontroller med hovedvekt på lys og dekkutrustning. Videre har det på flere skoler vært foretatt sykkelkontroller i samarbeid med skolens lærere og utdeling av refleksbrikker i forbindelse med refleksdemonstrasjoner.

Vegkontoret har i samarbeid med politiet forsøkt å få ferdig de månedlige ulykkestatistikkene så raskt som mulig etter månedens utløp og meddelt ulykkestallene til avisene.

Trafikksikkerhetsutvalgets mål med aksjonen er ikke primært å få redusert



antallet høstulykker i år, men forsøke å motivere trafikantene til å vise en større grad av forsiktighet nå høsten med mørke kvelder og glatte kjøreforhold setter inn. Hvis vi kan få trafikantene til å være mer ansvarsbevisste uten at en ulykke eller en nesten-ulykke oppstår, vil mye være gjort. Vi vil da ha et godt utgangspunkt for å oppnå det målet som fylkets politikere har satt seg, nemlig en reduksjon i antallet trafikkuulykker på 50% i løpet av 10-års-perioden 1978-88.

DE NYE BESTEMMELSENE OM SKJERMING AV HJUL

av Tore Kavli

Som vi omtalte i Vestfolder'n nr. 5, fikk vi fra 15. august i år nye bestemmelser om skjerming av hjul. Disse bestemmelsene setter en grense ved største totalvekt 3.500 kg. For kjøretøyer med største totalvekt over 3.500 kg gjelder de gamle bestemmelsene.

Vi skal her ta for oss de nye bestemmelsene som gjelder for kjøretøyer med største totalvekt mindre enn 3.500 kg.

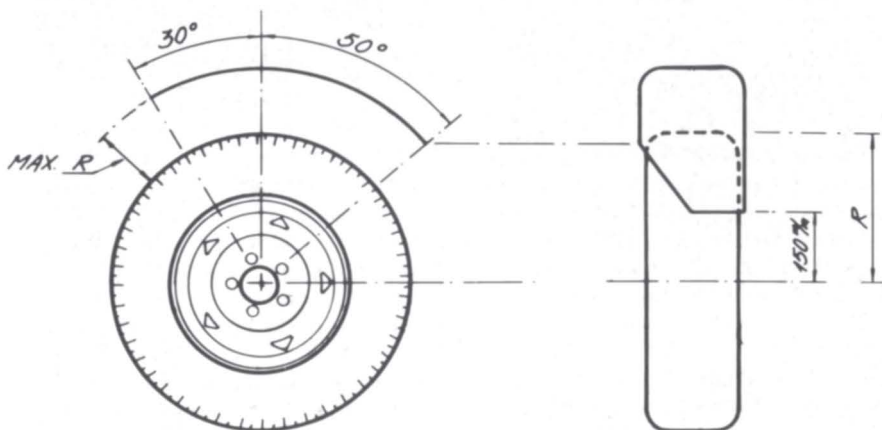
Der heter det at hjul skal være avskjernet i hele dekkets bredde fra 30° foran til 50° bak vertikalplanet gjennom hjulets omdreiningssakse. I dette området skal ikke radien fra hjulsenteret til avskjermingens kanter være større enn 2 x hjulradien. Avskjerming-

en skal bak fortsette ned til et horisontalplan 150 mm over hjulsenteret. Avskjermingen kan her smalne av, men må minst dekke indre halvpart av dekkets bredde 150 mm over hjulsenteret.

På motorsykkel er det tilstrekkelig at avskjermingen forover bare går 25° foran vertikalplanet gjennom hjulets omdreiningssakse.

På tilhenger kreves ikke avskjerming dersom karosseri/lasteplan gir gunstigere speilvinkel, målt fra hjulets understøttelsespunkt, enn skjerming etter det foranstående.

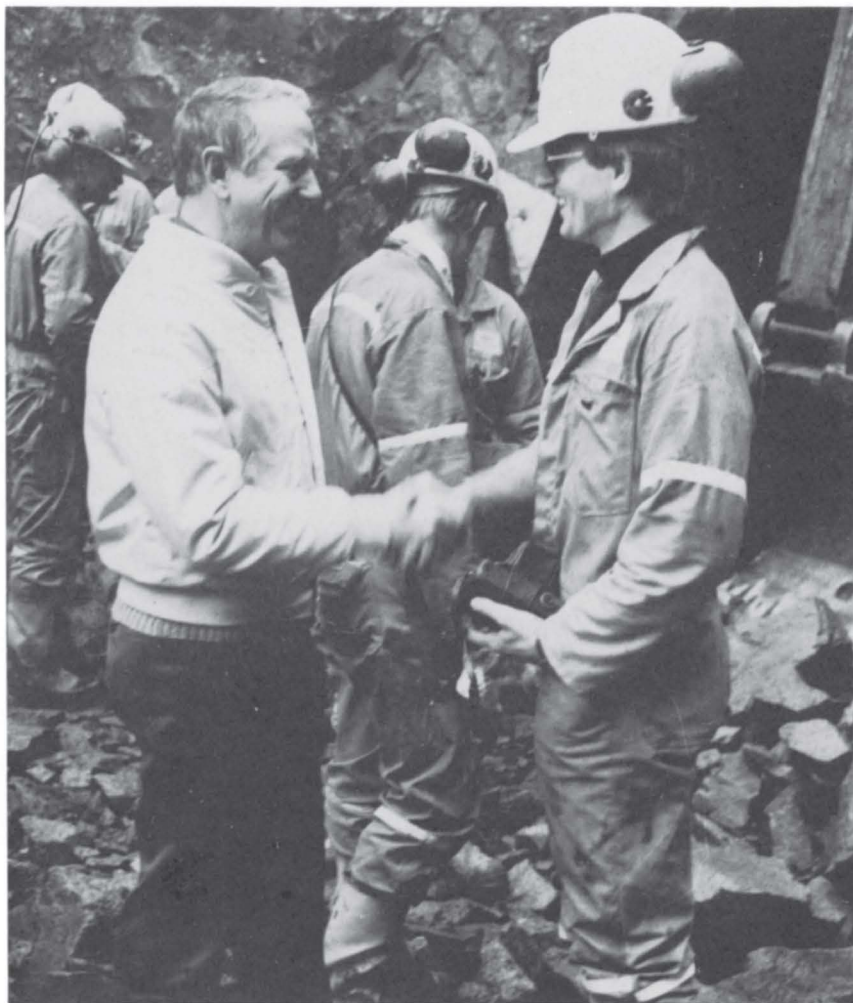
Dette ble en svært teknisk forestilling. Vi håper tegningen vi gi en bedre forklaring.



Hordalendingene «SLÅR SEG FRAM»

Gjennomslag i Holmestrand Nord

Av Per Härter



Ordfører Manni Nordli, Holmestrand gratulerer Torstein Garnes Johnsen med gjennomslaget.



En titt ned i tunnelen der hjullasteren er i full gang med opplasting av masser.

Samlet foran gjennomslaget. Fra venstre geolog Eystein Grimstad, bas Tor Taule, avd.ing. Aksel Akerholdt, bas William Albrigtsen, avd.ing. Torstein Garnes Johnsen.





Første mann ut i dagen, bas William Albrigtsen, som tas imot av anleggsleder Torstein Garnes Johnsen.

Jevnt og trutt har hordalendingene «gnagd» seg veg gjennom Holmestrandsfjellet. «Appetitten» er det ikke noe i veien med hos disse karene. Fra starten på tverrslaget, i Nyvegen, i oktober 1980 har de «fortært» eller retttere sagt sprengt ut og flyttet ca. 113.000 m³ fast fjell.

Denne enorme «appetitten» resulterte i at formiddagsskiftet slo seg igjennom på nordre stuff ca. kl. 14.10, 28. oktober.

Ute hadde det samlet seg 30-40 personer, bl.a. anleggsledelsen, karene fra det andre skiftet, Holmestrands ordfører og et par journalister med avtrekkerkløe. Salva gikk som sagt ca. kl. 14.10 og anleggsledelsen var svært så fornøyd da alt gikk pent og pyntlig for seg. Vi med avtrekkerkløe og fingeren på utløseren sto igjen med skuffelsen, for vi hadde jo håpet å få årets bilde. Skuffelsen var imidlertid kortvarig for det virkelig store øyeblikk kom jo senere, etter at alt dekningsmateriell var fjernet. Da kom det store sorte hullet fram, og vi ute i dagens lys kunne stå å se inn og ned på maskiner og biler som sto klare til å gå løs på røysa. Karene som hadde stått for salva sto klare til å entre over røysa og ut i lyset der Garnes Johnsen ventet. Første mann ut var basen. En etter en kom hele laget ut. Sist kom «syningen» Hilmar Oksnes, med plastposen og det ble på røysa tradisjonen tro utbrakt en skål for velgjort jobb.

Som sagt, gjennombrudd i Holmestrand nord, men den store og mer offisielle smellen da det skal bli hull også i sør, er ventet en gang på nyåret.

Vi synes allikevel det er på sin plass å gratulere «guttane» med jobben så langt.

FORBEDRET RADIOSAMBAND I BILTILSYNET

Av Tore Kavli

Biltilsynet har lenge hatt behov for samband, både mellom kjøretøyer og til kontorene. Dette behovet er særlig stort ved utekontroller.

Våren 1981 fikk hver biltilsynsstasjon i fylket 2 radioer (SRA 602/A) for montering i kjøretøy. Disse virker bra og dekker behovet for samband mellom kjøretøyene. For å få kontakt mellom kjøretøy og biltilsynsstasjon måtte en kalle opp en av vegstasjonene som så ringte til biltilsynet. Dette siste var tungvint og en belastet også sentralbordet på Ås vegsentral en del.

For å bøte på dette fikk biltilsynet i Tønsberg i juni d.å. installert en «Ratelen». Dette er en betjeningsenhet for radiosambandet som også gir mulig-

het for å koble seg inn på sentralbordet både for interne og eksterne linjer. Dette forenkler sambandet meget, særlig når en på utekontroll trenger opplysninger angående førerkort, kjøretøy og lignende.

Det som vi nå ønsker oss i biltilsynet er bærbare radioer som både kan brukes i dette eksisterende systemet og internt som en «Walkie-Talkie» på biltilsynets egen kanal. Vi håper at dette også lar seg løse, da behovet for bærbare radioer er stort ved f.eks. utekontroller og førerprøver der en må kjøre i egen bil etter det kjøretøy kandidaten fører. Dette er f.eks. aktuelt ved førerprøve på traktor.

Her er Ratelen ferdig montert og klar for bruk. Enheten ble tatt i bruk i sommer og gir biltilsynet mulighet til å kalle opp biltilsynsstasjonen direkte uten å gå om vegstasjonen.



TRAFIKALE UTEKONTROLLER – SIKTKONTROLL

Av Erik Duvholt, Biltilsynet Tønsberg

Biltilsynet i Tønsberg har i høst, i tillegg til annen utekontrollvirksomhet, også arrangert siktkontroller. En siktkontroll går ut på at personell fra biltilsynet plasserer seg i nærheten av et boligstrøk, hvor det erfaringsmessig er en del trafikk om morgenen, for å føre tilsyn med hvordan bilførerne rengjør sine ruter for is og dugg. De bilene som hadde dårlig rengjøring/skraping av vinduene ble stanset. Bilførerne ble informert om hva dårlig sikt kan medføre av farer for andre og dem selv. Før de kunne fortsette måtte de selv-

følgelig rengjøre vinduene. De alvorligste tilfellene ble fotografert og anmeldt til politiet.

Litt flaut var det å konstatere at flere i vår egen etat (vegvesenet) også måtte fram med isskrapen.

Det er tydelig at informasjon/påminnelse er nødvendig, men beklagelig, fordi bilførerne selv bør føle ansvar for andres og egen sikkerhet. De som ikke har garasje/presenning må finne seg i å stå noe tidligere opp om vinteren for å få bedre tid til å rengjøre rutene.

Her har vi et eksempel på hvordan det ikke skal være. Det ble også stoppet biler hvor det var enda mindre sikt gjennom bilrutene.



4 HORDALENDINGER OM Å VÆRE PÅ VEGANLEGG I VESTFOLD

Intervju Jan Haugerød

Det er nå vel 1 år siden tunnelanlegget i Holmestrand startet opp. Våre kolleger fra Hordaland er nå blitt skikkelig varme i trøya her i Vestfold, og vi finner tiden inne til å høre litt nærmere om hvordan de trives her, og hva fritiden benyttes til.

Vi har helt tilfeldig plukket ut 4 mann som her gir sitt syn på saken, og vi begynner med:



William Albrigtsen

Jeg liker meg bra her. Vi har en ideell skiftordning med en hel uke sammenhengende fri. Skiftene er noe lenger enn vanlig, og det kan bli noe slitsomt på fredagene når vi går over fra kveldsskiftet til dagskiftet.

Vi har eget trimrom med bra utstyr og i en stor del av fritiden oppholder vi oss der. Ellers er det forholdsvis lite å ta seg til i Holmestrand, og søndagene kan bli litt lange.

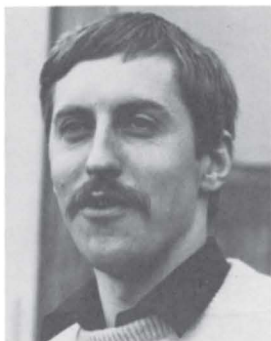
Jeg vil få tilføye at jeg syns befolkningen her i Holmestrand er svært positive til det veganlegget vi arbeider med. Det kommer kanskje av at de er glade for at den nye veggen blir lagt i tunnel. Det er ikke alltid at den lokale befolkningen er like positivt innstilt hjemme.



Magne Trengereid

Det er ingen grunn til å klage på forholdene her ved anlegget. Vi har en bra skiftordning og vi bor godt. Hver enkelt av oss har eget rom. Fredagen kan bli noe lang og slitsom når vi går over fra det ene skiftet til det andre, men det er også det eneste jeg har å bemerke.

Den spesielle skiftordningen med forskjellig arbeidstid fra den ene uka til den andre, gjør det vanskelig å engasjere seg i fritidsaktiviteter utenfor arbeidsplassen vår. Her på anlegget er forholdene lagt godt til rette for at vi skal kunne aktivisere oss. Vi har et godt utstyrt trimrom som gir oss rikelig med muligheter for fysisk aktivitet.



Og hva med yngstemann på anlegget, Gunnar Bernås?

Jeg trives svært godt ved anlegget. Vi kan vel ikke få noen bedre skiftordning enn den vi har her. Vi bor bra og har et fint trimrom hvor vi kan spille bordtennis og drive annen aktivitet på fritiden.

Jeg har også benyttet fritiden til å farte litt rundt omkring i distriktet, men jeg er nok skuffet over Holmestrand. Her i byen er det ikke mye å ta seg til.

Jeg er interessert i travkjøring og har flere ganger besøkt Jarlsberg og Drammen travbane, så jeg har ingen problemer med å få fritiden til å gå.



Asbjørn Gjerde

Jeg trives godt og jeg vil opplagt komme til å savne skiftordningen med en samlet friuke når jeg kommer hjem igjen.

Her i Holmestrand er det lite å ta seg til. Det blir heller ikke så ofte vi er ute og farter, men en og annen lørdagskveld hender det at vi tar en tur ut. For det meste blir fritiden for mitt vedkommende brukt til å trimme, noe jeg driver med nesten daglig.

Flere av oss har i sommer brukt en del av vår fritid til å støpe kano. Vi har fått låne form og har stått i en hall i nærheten her og utført arbeidet. For mitt vedkommende er nå kanoen prøvd og funnet i orden.

SALTING REDUSERER ULYKKESRISIKOEN

viser undersøkelse foretatt av Vegdirektoratet

Veger som blir saltet har mindre ulykkesrisiko enn veger som ikke saltes. Dette viser en undersøkelse utført av Vegdirektoratet. Undersøkelsen er utført ved å sammenligne ulykkesituasjonen på saltede veger med ulykkesituasjonen på veger som ikke er saltet. Vegene er sammenlignbare m.h.t. trafikkmengde, klima, standard o.s.v.

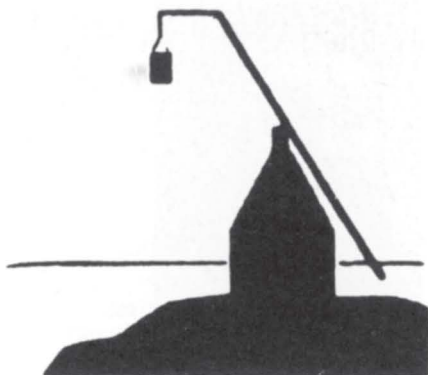
I Sverige, Danmark og Finland er det gjort tilsvarende undersøkelser. Konklusjonene derfra er imidlertid at det ikke er noen påvislig effekt m.h.t. ulykkesituasjonen ved å salte. Dermed er vi vel like kloke? Spørsmålet er nå om det ikke burde foretas en «nordisk» undersøkelse som kan bringe entydige konklusjoner om hvilken effekt saltingen har for trafikksikkerheten. For forholdene er vel ikke så forskjellige i de nordiske landene at salting skulle ha ulik effekt i f.eks. Norge og Sverige?

VEGDIREKTØREN PÅ VESTFOLDVISITT I 1935

Av Jan Haugerød

Vår nåværende vegdirektør Eskild Jensen var ikke gamle karen da han besøkte Vestfold og Vrengen bru for første gang. Lite visste han den gangen om at han i egenskap av vegdirektør skulle få æren av å foreta den høytidelige åpningen av den neste brua over Vrengensundet.

Vegdirektøren har i sitt fotoarkiv et bilde fra en pinsetur familien dro ut på i 1935. Målet for reisen var Tjøme. Nærmere bestemt var det vippefyret på Verdens Ende og Vrengen bru som var de mest interessante reisemål. Både vippefyret og brua har vært viktige turistattraksjoner og de rene symbol



på sommerparadiset Tjøme. Vegdirektøren kan fortelle at for en 10 åring var det den gangen med stor forventning han dro nedover til Tjøme. I guttedagene var det stor spenning knyttet til det å kunne få se det spesielle byggeverket som brua representerte.

Vegdirektøren har velvillig lånt oss bildet for at vi kan presentere det i Vestfolder'n, noe vi hermed gjør. Bildet er tatt på toppen av brua, og det er vegdirektøren som sitter på bilens motorpanser.

Et eksemplar av bildet vil bli arkivert blandt vegkontorets historiske bilder.



**Slagordet alle
støtter:
Vernesko på
alle føtter!**



AKSJON MOT HØSTULYKKER

Av Jan Haugerød

Høst er ulykkestid i Vestfold. Dette går klart fram av ulykkesstatistikken. Fra 1977 til 1980 gikk ulykkene i Vestfold ned med 34% i månedene januar-august mens nedgangen i september-desember var 26%. Vestfold fylkes trafikk sikkerhetsutvalg bestemte at dette måtte vi gjøre noe med. Utvalgets sekretær, som er ansatt på vegkontorets planavdeling, fikk i oppdrag, i samarbeid med vegkontoret, å se på mulighetene for en kampanje mot høstulykkene i fylket.

Hvilke ulykkestyper forekommer hyppig om høsten?

Det ble gjennomført en enkel analyse av trafikkulykkene som konkluderte med at følgende ulykkestyper forekommer spesielt hyppig om høsten:

1. Ulykker i kryss
2. Ulykker om natten
3. Ulykker på E-18
4. Ulykker på våt veg
5. Ulykker i mørke
6. Ulykker med fotgjengere og syklistene innblandet
7. Ulykker på kommunale veger (boliggater)

Med dette som utgangspunkt gikk forberedelsene videre, og det neste viktige spørsmålet ble så:

Hvordan bør aksjonen gjennomføres?

Aksjonen skal rettes mot alle trafikant-

grupper, og spørsmålet ble hvordan kan vi best nå disse. Vi kom til at dette kunne vi best greie ved å motivere pressen til å skrive om aksjonen. Et av våre hovedmomenter mått da bli å aktivisere pressen. Dette resulterte i at vi ba inn pressen til et glattkjøringskurs på NAF's glattkjøringsbane i Hof sammen med trafikk sikkerhetsutvalgets medlemmer.

Kurset ble forberedt i samarbeid med biltilsynets pedagogiske konsulent. Det ble tilnærmet det kurs som fase 2 kandidatene gjennomgår. Biltilsynet fikk i oppdrag å gjennomføre kurset. I kurset la vi inn en pressekonferanse hvor vi gikk nærmere inn på aksjonenes videre gang og delte ut forskjellige bakgrunnmateriale om høstulykkene og trafikkulykker generelt i Vestfold.

Pressefolk på glattisen

Tirsdag 6. oktober var alt klart for glattkjøringskurset for pressefolkene. Vi som var ansvarlige for opplegget var spente på hvor stor oppslutning vi ville få på dette. Etter hvert som klokka gikk mot det tidspunktet vi skulle starte opp, kom det noen pressefolk. Resultatet ble at det møtte representanter fra 5 av fylkets 8 aviser.

Ingen av dem hadde gått gjennom et slikt kurs på forhånd og det var med stor spenning at de tok fatt på oppgaven. De fikk godt selskap av vegsjefen og formannen i trafikk sikkerhetsutvalget.

Det ble noen interessante timer på glattkjøringsbanen. Journalistene viste stor interesse, og ved oppsumme-



Journalistene fikk rikelig anledning både til å fotografere og teste sine egne ferdigheter på glattisen.

ring etter gjennomgått kurs kunne stasjonssjef Thorleif Holm-Olsen fra biltilsynet i Tønsberg berolige samtlige med at de i løpet av dagen hadde gjort betydelige fremskritt og at de ved å avpasse hastigheten vil kunne beherske bilens bevegelser på glatt føre bedre enn da de kom på banen.

Vi fikk mange lovord for opplegget oppe på banen og det var med forventning vi så fram til å lese avisene de følgende dagene. Vi ventet ikke forgiveles, det ble reaksjoner i avisene. Avisoppslagene kom, fra helsides artikler ned til mindre arktikler over 3-4 spalter. Vi har også merket en viss holdningsendring i avisene etterpå. Det er ikke lenger vegvesenet og det glatte føret som er årsaken til ulykkene. Flere aviser har nå i høst spesielt påpekt stor hastighet og trafikantenes

måte å kjøre på, som en årsak til ulykkene. Om dette skyldes vår kampanje eller en generell holdningsendring, tør jeg ikke å si noe bestemt om, men det er positivt at avisene går ut på denne måten.

Den videre gang i aksjonen

Vi har gått ut med spesiell informasjon om ulykker i kryss. det ble utarbeidet 3 enkle brosjyrer som ble spredd ut i det lokalområdet som brosjyren tok for seg. Til sammen 12 vegkryss i fylket ble spesielt omtalt i disse brosjyrene. Også her benyttet vi oss av avisene idet det ble sendt ut pressemeldinger i forbindelse med utsendelsen av brosjyren.

Biltilsynet har også vært engasjert i aksjonen. Det har vært drevet aktivt

Forts. side 19

VERNELEDERENS SPALTE



SKADE SKJEDD VED DEMONTERING AV LESKUR

Det har nylig skjedd en skade ved demontering av Norcems betong-leskur. En ulykke som kunne fått meget alvorlige følger. Under demonteringen av ovennevnte leskur falt den ene sideveggen over en av våre praktikanter. På grunn av denne skaden vil jeg komme med noen opplysninger og leskurets konstruksjons- og forhåndsregler ved demontering.

Det er leskurets tak som holder bakveggen og sideveggene sammen i toppen. I bunnen er veggene festet til bunnplaten med noen korte ståltapper som kun er beregnet til å holde veggene så de ikke glir på bunnplate. Disse ståltappene er ikke sterke nok til å hol-

de veggene sammen når taket er demontert.

Før vi begynner å demontere et slikt leskur, må vi spenne det sammen i toppen så veggene ikke faller ut til siden når taket løftes av.

Vi har tatt kontakt med Norcem for å få tilsendt monterings- og demonteringsanvisning. Denne skal nå utarbeides og vi skal få sendt den til anleggs- og vedlikeholdsavdelingen når vi får den.

Inntil disse retningslinjene foreligger, bør det tas kontakt med Korsenes på vegkontoret før slikt arbeide blir satt igang.

Det var et leskur av denne typen som falt ned i forbindelse med demontering.



HVOR ER DETTE?



Den første runden i vår konkurranse ga ikke de store reaksjonene, men vi fikk inn 12 svar. Og riktig svar var Hvarå bru.

11 av de innsendte svar var riktige. Den heldige vinner ble: Håvald Thingelstad, vegkontoret.

Ett lodd i pengelotteriet er oversendt, og vi gratulerer!

Vi prøver igjen. Denne gang er kan-

skje oppgaven noe vanskeligere. Som stikkord kan vi si at dette var lenge Vestfolds eneste tunnel, og da kan det kanskje bli noe enklere.

Svaret på oppgaven kan du sende til vegkontoret v/Jan Haugerød innen 30. januar. Denne gang blir premien en eske konfekt. Husk å merke konvolutten med «Hvor er dette?».



HALLINGKASTET 1981

Av Wenche Linnom

Årets Gol-turnering var den tiende i rekken. Vestfold har ikke klart å stille lag alle ti gangene, men var i alle fall ved 10-års jubileet representert med både dame- og herrelag. Hei-gjengen i år var ikke stor, men det er ikke alltid størrelsen teller mest, og patrioter var de få som var med.

Resultatene fra kampene ble vel ikke de aller beste for Vestfolds vedkommende, men begge lag hadde det i alle fall moro på banen, noe som vel er litt av vitsen med bedriftsidretten. Damene møtte i sin pulje Vegdirektoratet og Nord-Trøndelag. Kampen mot Vegdirektoratet endte med tap, mens vi klarte å hale i land en seier mot Nord-Trøndelag. Men dessverre puljeresultatet sendte Vegdirektoratet videre til semifinale.

Finalen i dameklassen gikk mellom Telemark og Sogn og Fjordane, og etter en spennende sisteomgang gikk pokalen i år til Sogn og Fjordane.

I herreklassen møtte Vestfold Hedmark og Vegdirektoratet. Begge kampene endte med store tap, og Hedmark gikk videre til semifinalen fra denne gruppa.

I finalen ble det et spennende oppgjør mellom Rogaland og Hedmak, og hvor Rogaland til slutt gikk av med en knepen seier.

Som seg hør og bør ved et jubileum var det stor fest på lørdag kveld, med mange taler og et uttall overrekkelser av diverse premier og utmerkelser. Festen pågikk til ut i de små timer med dans og moro. Var det noen som ikke



synes årets Gol-turnering var vellykket, så kan ikke det lastes arrangøren i alle fall. Et fint gjennomført arrangement i 1981 – vi gleder oss til å møtes igjen på Gol i 1982.

Torild Berg, planavd. vocket målet for Vestfolds damelag.





Herrelaget gikk på to store tap. Her kjemper de mot Vegdirektoratet. Overmakten ble for stor, og tapet ble her 5-15.

ÅRSMØTE I VEGA

Bedriftsidrettslaget vårt avholdt årsmøte tirsdag 17. november. Frammøtet var som vanlig dårlig idet bar 15 av lagets 131 medlemmer møtte opp.

Valgene ga følgende resultater:

Øystein Ludvigsen, formann
Wenche Linnom, nestformann
Olav Lervik, sekretær
Rolf Mathisen, kasserer
Anne Hov, styremedlem
Gunnar Eriksen, 1. varamann
Turid Åsenden, 2. varamann
Jan O. Haugerød, revisor
Mary Kristensen, revisor
Yngvar Pedersen, varamann

OPPMENN:

Håndball damer:

Norma Enes/Wenche Linnom

Håndball herrer:

Geir M. Bø/Reidar Jørgensen

Fotball Vega I:

Jan Rune Aardal/Stein Linnestad

Ski:

Helge E. Holen/Jan Kristiansen

Trimleder:

Reidar Jørgensen

Idrettsmerkeutvalg:

Per Vaadal

Skyteutvalg:

Gunnar Eriksen/Kjell Kval

Sykkelutvalg:

Oddvar Kristiansen

VALGKOMITE

Per Arne Nilsen, Esther Vedvik,
Steinar Aspen

LÆRERSKOLEN BESØKER MASKINSENTRALEN

Av Per Härter

Maskinsentralen hadde i midten av november et noe uvanlig besøk, da 12-15 studenter fra linje for førskolelærere ved Eik Lærerskole ankom sentralen med tegnebrett og papir.

I lagerhallen ble det stillt opp en hjullaster og en veghovel som modeller for studentene som med tegnebrettene i fang grupperte seg rundt maskinene.

Nå ble vår nysgjerrighet så stor at vi tok med fotoapparatet for å se nærmere på dette.

– Lærer Bitten Stenersen. Hva i all

verden er grunnen til at lærerstudenter er ute i kulda og tener anleggsmaskiner?

Disse studentene skal ha med barn under skolepliktig alder å gjøre. Barn som normalt er meget nysgjerrige og som fortjener svar. Det vi ønsker med dette er å gi studentene noen svar, styrke deres nysgjerrighet på felt de ikke kjenner til og å lære de til å svare barna med ord og tegning. Hovedhensikten er at studentene skal lære litt mer om ting de kjenner lite til.

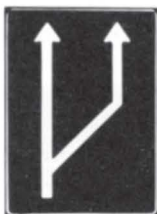
Studentene valgte seg motiver. Noen valgte detaljer, andre hele eksteriøret.



NYE SKILTER FRA 1. MAI

Av Tore Kavli

Vi avslutter nå vår informasjonsrunde om de nye skiltene. Denne gang tar vi for oss de nye opplysningskiltene.



506 KRABBEFELT

Skiltet angir at krabbefelt begynner og at trafikkreglenes bestemmelser om krabbefelt gjelder.



507 KJØREFELT SLUTT

Skiltet angir at antall kjørefelt i kjøretningen reduseres og viser skjematisk hvilket kjørefelt som slutter. Fører i det felt som slutter skal skifte felt i samsvar med bestemmelsene i trafikkreglene.



508 KOLLEKTIVFELT

508.1 For buss

508.2 For buss og drosje

Skiltet angir at kollektivfelt begynner. Skiltet gjelder fra der det er plassert og til skilt 510 «Slutt på kollektivfelt» eller til første vegkryss. Skiltet er plassert over det kjørefelt det gjelder for.

Andre kjøretøyer enn dem som er angitt på skiltet må ikke kjøres i kollektivfelt som ligger til høyre i kjøretningen. Det samme gjelder sykkel dersom ikke vegens skulder eller særskilt felt for syklende, eller syklende og gående, kan nyttes.

Stans eller parkering i kollektivfelt er forbudt, unntatt for buss på holdeplass.



510 SLUTT PÅ KOLLEKTIVFELT

510.1 Slutt på kollektivfelt for buss

510.2 Slutt på kollektivfelt for buss og drosje

Skiltet angir at skilt 508 «Kollektivfelt» slutter å gjelde.

Skiltet er plassert over det kjørefelt det gjelder for.



526 ENVEGSKJØRING

Skiltet angir at kjøring bare er tillatt i pilens retning fra der skiltet er satt opp til første vegkryss i pilens retning.

526.1 plasseres vinkelrett på kjøreretningen, mens

526.2 plasseres parallelt med kjøreretningen.



540 GATETUN

Skiltet angir grense for område hvor trafikkreglenes bestemmelser om gatetun gjelder. Skiltet angir dessuten at utformingen av området er slik at kjøring bare kan skje forsvarlig med meget lav hastighet. Hindringer er ikke særlig merket eller varslet.

Skiltet gjelder til det blir opphevet av skilt 542 «Slutt på gatetun».



542 SLUTT PÅ GATETUN

Skiltet angir at skilt 540 «Gatetun» ikke lenger gjelder.



544 TETTBYGD STRØK

Skiltet angir grense for område hvor trafikkreglenes bestemmelser om tettbygd strøk gjelder.

Skiltet gjelder til det blir opphevet ved skilt 546 «Slutt på tettbygd strøk».



546 SLUTT PÅ TETTBYGD STRØK

Skiltet angir at skilt 544 «Tettbygd strøk» ikke lenger gjelder.



518 GANGVEG

Skiltet angir veg, sti, bane e.l. som er anlagt for gående. Skiltet angir dessuten at trafikkreglenes bestemmelser om bruk av slike anlegg gjelder.

Skiltet er plassert slik forholdene på stedet tilsier.



520 SYKKELVEG

Skiltet angir veg, sti, bane e.l. som er anlagt for syklende. Skiltet angir dessuten at trafikkreglenes bestemmelser om bruk av slike anlegg gjelder.



522 GANG- OG SYKKELVEG

Skiltet angir veg, sti, bane e.l. som er anlagt for gående og syklende. Skiltet angir dessuten at trafikkreglenes bestemmelser om bruk av slike anlegg gjelder.

Skiltet er plassert slik forholdene på stedet tilsier.

Nå er det kommet . . .
**INTRODUKSJONS-
HEFTE TIL
NYTILSATTE**

Det er utarbeidet et introduksjonshefte for nytilsatte, kalt «Velkommen til Statens vegvesen i Vestfold». Alle nytilsatte vil heretter få tilsendt heftet sammen med tilsettingspapirene. Vi går ut fra at introduksjonsheftet vil gi den nytilsatte god informasjon om etaten han/hun skal begynne å arbeide i. De vil samtidig få tilsendt 7. sans, som gir opplysninger av mer skiftende karakter.

I tillegg har vi sendt ut heftet til alle som er blitt ansatt her de siste par årene, og regner med at også de vil ha nytte av informasjonene. Alle vegmestere/oppsynsmenn har fått tilsendt noen hefter for utlån til tjenestemenn i driften, og alle avdelinger/biltilsynet har også fått noen eksemplarer til sirkulasjon blant de tilsatte.

Det kan tenkes at enkelte ønsker å få tilsendt et eget hefte, kanskje som oppslagsverk, og disse kan henvende seg til A. Hov.

Personallytt

50 ÅR

Grethe Holth, 9. januar
Trygve Larsen, 9 januar
Olav Tanum, 11. februar

60 ÅR

Albert Nordbakk, 24. januar
Arne E. Dahl, 29. januar
Aslaug Bergan, 22. februar

65 ÅR

Harry Staksrud, 24. februar

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

VI ØNSKER VELKOMMEN

Andreas Otto Setsaa, driftssjef
Vivian Gyllensten, bilt. i Tønsberg
Tore Foss, plansjef

PENSJONISTER

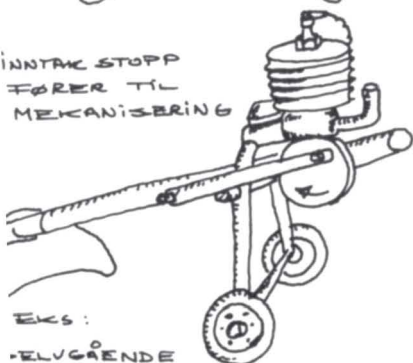
Hans Aasenden

**Stoff til neste nummer av
VESTFOLDER'N
må sendes redaksjonen innen
15. JANUAR 1982**



HVA VIL SKJE PÅ DRIFTSIDEN i 1982 ?

INNTAK STOPP
FØRER TIL
MEKANISERING



EKS:

ELVGÅENDE
KRAFT



BEDRE KVALITETSIKRING



SPELIALISERT
UTSTYR

EKS:

UTSTYR FOR
SALTING AV
G/S - VEGER.

