



Vestfolder'n

Nr. 2 — 1984





Vestfolder'n

Bedriftsavis for
Statens vegvesen
Vestfold

NR. 2 — APRIL 1983
11. årgang

Redaktører:

Jan Haugerød
Per Härter
Tore Kavli

Redaksjonsråd:

Ørnulf Johannessen
May Flakstad
Olav E. Krogstad
Haakon Møyland
Andreas O. Setsaa

Redaksjonens adresse:

Statens vegvesen
Vestfold
Boks 323,
3101 Tønsberg

Opplag

1000 eksemplarer

Trykk:

TØNSBERGS AKTIETRYKKERI

INNHold:

	Side
Aksjon kjøreløys er i gang	3
Anleggsleir i Foksrød	4
Bruk av Årjängmetoden	5
Nytt adm.bygg på Ås	6
Revisjon av norsk vegplan	7
Nå tillates det tømmertransport på hele 22 meter	7
Laserutstyr tatt i bruk i Foksrød	10
Rv. 303 stengt ved Skreppestad	11
Verningen vegstasjon inn i EDB-alderen	12
Hunderfossen sted for Norsk Vegmuseum	13
Andreas Setsaa ansatt som driftssjef	13
30 km/t. og humper	14
Fylkesvegene blir kilometrert	15
Oppsynsmenn på skolebenken	16
NAF sentral i Vestfold	17
Nyanskaffelser på maskinsentralen	18
Haukeli radio	19
Vegas skidag 1984	20

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

Ved ettertrykk av stoff bes kildeangivelse oppgis.

FORSIDEBILDE: Vegvesenet legger flomvannsledning på det nye E-18 anlegget ved Foksrød ved hjelp av laserutstyr (mer på side 10).

Aksjon kjørellys er i gang

«Bli sett i tide, bruk lys om dagen» er mottoet for «Aksjon Kjørellys» som startet 12. mars. Aksjonen blir den største informasjons-satsingen fra Vegdirektoratets side i 1984, og aksjonen vil vare ut oktober måned.

Målet med aksjonen er å få så mange som mulig til å bruke kjørellys frivillig. Vegdirektoratet håper å få lysbruken på dagtid opp til 85 % på årsbasis.

Vegdirektoratet håper på et positivt samarbeid med organisasjoner, foreninger og forbund som har tilknytning til trafikk og trafikksikkerhetsarbeid. Ikke minst regner Vegdirektoratet med full oppslutning fra alle vegkontorene i fylkene. Samarbeid er et nøkkelord hvis det skal lykkes å endre trafikantenes holdning med hensyn til lysbruk om dagen.

Vegdirektoratet har utarbeidet en aksjonsplan som omfatter presseinformasjon, brosjyrer, klistremerker og plakater, bakruteinformasjon til alle landets busser og mye mer. Det vil også bli satt opp skilter og plakater på strategiske steder som bensinstasjoner, rasteplasser, ferjekaier osv. Vegdirektoratet regner også med en del informasjon gjennom NRK, og radioens program 2 vil jevnlig gi meldinger om tilstanden i landet etter hvert som det blir foretatt tellinger. Disse tellingene vil få et konkurransepreg fylkene imellom da det skal foregå tellinger i alle fylkene fra kl. 12.00 - 13.00 på en noenlunde klar og lys dag ved innkjøringen til en by. Her vil alle biler med og uten lys bli telt i løpet av den aktuelle timen og svarene sendt til Vegdirektoratet som utarbeider en rangeringsliste over

fylkene. Tellingene vil foregå i månedene april til september.

Det er nå også besluttet at alle Vegvesenets tjenestebiler alltid skal ha kjørellys tent under kjøring.

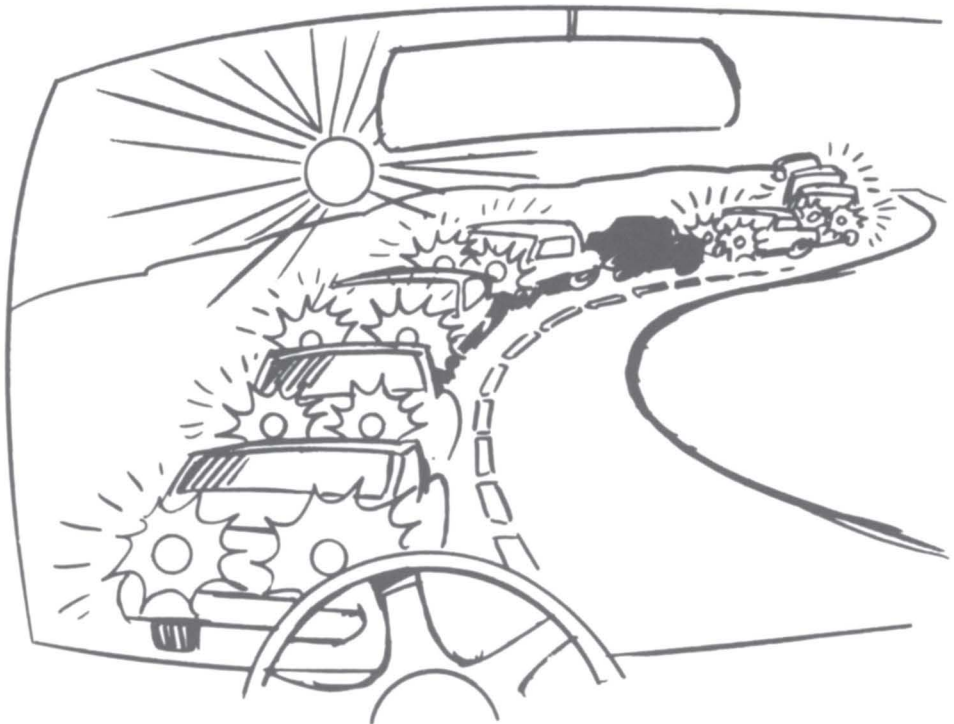
Videre oppfordres alle ansatte i etaten å bruke kjørellys både i tjenesten og ved privat kjøring. Vi kan bare bringe denne oppfordringen videre og håper at alle våre ansatte her i fylket vil følge opp.

Det ligger en klar trafikksikkerhetsgevinst i det å bruke lys om dagen. Undersøkelser har vist at fotgjengere, syklister og mopeditter får størst økning i sikkerhet når alle kjører med lys, og møteulykker og ulykker i kryss går merkbart ned. Det kan være viktig her i

Vestfold hvor kryssulykkene representerer en stor del av de samlede ulykker. Vi er også i den situasjon at ulykkesnedgangen har stagnert og at det koster mer og mer å redusere ulykkestallene ved investeringer i vegutbedringer. Kanskje aksjon kjørellys kan hjelpe noe på ulykkesutviklingen i årene fremover. I alle fall vil jeg tro at en del mindre ulykker med bare materielle skader vil kunne bli redusert og da særlig ulykker i kryss.

La oss her i Vestfold gå inn for aksjonen og vise at Vestfold vil være ett av de fylkene som ligger høyest prosentvis når det gjelder lysbruk om dagen. Husk å bli sett i tide og bruk lys også om dagen.

Jan Haugerød



Særlig i motlys og lav ettermiddagssol ser du virkningene av kjørelyset: Du får tidligere øye på møtende trafikk, og tente lys hindrer «mørke hull» i en møtende bilkø.

ANLEGGSSLEIR I FOKSRØD

Av Per Härter

Arbeidene med en ny E 18 fra Klinestad og nordover har pågått siden oktober ifjor. Takket være en mild og snøfattig vinter har arbeidene gått raskt og greit, og det er nå synlig fra E 18 hvor den nye veggen skal fram.

Anleggets brakkeleir er midlertidig etablert ved vedl.holds distr. 3's brakke i Foksrød, men det er i øyeblikket noe uklart hvor og hvordan en mer permanent leir skal bygges. Anleggsbestyrer Einar Hansen er ansvarlig for anlegget og har med seg oppsynsmennene Per Naas for bruggjengen og Georg Johnsen for det øvrige anlegget.

Vi avla anlegget et besøk for kort tid siden, og fikk oss da en prat med Einar Hansen som kunne fortelle at det for øyeblikket bare foreligger arbeidstillatelser for ca. 1,5 km. Det er Sandefjord kommune som eier det meste av områdene man nå arbeider i, men det er inngått minnelige avtaler med de øvrige

grunneierne, forteller Einar Hansen, som regner med at det blir avholdt skjønn allerede i mai i år.

Detaljplanoverslaget for den første parsellen lyder på ialt 28,5 millioner, hvorav ca. 2,3 millioner vil gå med til et toplanskryss for E 18 med avkjørsel til nåværende E 18 og tilførselsveg til Åsmund Bergs pukkverk.

Toplanskrysset og de tilstøtende vegene til nåværende E 18 og pukkverket håper man skal stå ferdige allerede inneværende år. Brua til toplanskrysset regner bruggjengen med å ha ferdig allerede i april/mai i år, sier Hansen, og de skal da gå videre med bygging av to underganger, den ene syd for Foksrød, den andre nordafor og inne på neste parsell. Av hensyn til bl.a. jevn beskjeftigelse for bruggjengen regner vi med å begynne på undergangen nord for Foksrød allerede i år, ca. 1½ år før beregnet.

Tidligere i år er det «skutt ut» en

lav skjæring på ca. 8000 m³ faste masser som bl. a. skal nyttes til oppbygging av rampene til toplanskrysset, og arbeidene er utført med egne folk med meget godt resultat, både økonomisk og kvalitetsmessig. Sprengningsarbeidene er delvis utført av skytebasen på «gamelt» tradisjonelt vis og delvis er det nytt et helt ny metode med en spesiell type kikkert der «informasjonene» samles på et magnetbånd som nå behandles i datamaskin. Dette arbeidet er gjort av Trygve Stien som beskriver utstyret og metoden i en egen artikkel.

For tiden (februar) arbeides det med legging av flomvannsledninger og uttrauing av traseen mellom Klinestad og Foksrød, mens bruggjengen holder på med jernbinding og forbereder støping av bruplate til toplanskrysset. Idag er 12 av våre egne folk pluss to biler og en gravemaskin i arbeid på anlegget, forteller Einar Hansen. I tillegg til disse har vi engasjert noen private med biler, gravemaskiner, dumper og en bulldozer.

Som sagt, oppsummerer Hansen, er det foreløpig gitt arbeidstillatelser for ca. 1,5 km. veg på den første parsellen. Veggen skal bygges i samme standard som mellom Klinestad og Langåker og med toplanskrysset i Foksrød. I tillegg til dette skal vi også bygge en større rasteplass med toalettanlegg og en trailerparkering. Firma Thorstein Hansen har store planer i Foksrød. De har planer om bygging av et større servicesenter som bl. a. skal inneholde et forretningssenter og kafeteria og motell med spesielle tilbud til yrkestrafikantene. Disse planene er innarbeidet i en reguleringsplan som har vært til behandling på vegkontoret, og er returnert til Sandefjord kommune sammen med vegkontorets syn på planen.



Anleggsarbeidene ved den nye trafikkmaskinen i Foksrød er i god gjenge. I bakgrunnen sees en av brukarrene.

Traseen fra Klinestad til Tassebekk er egentlig en parsell, men er i planarbeidet og av hensyn til framdriften delt i to parseller. På den første av disse, der det nå arbeides, regner man med at grovarbeidene vil være avsluttet 1984/85, mens ferdigstillelse ikke vil finne sted før hele parsellen er klar og det kan settes på trafikk fra Klinestad til Langåker en gang i 1987.

Detaljplanene for videreføringen av E 18 er for tiden til behandling i de berørte kommunene og forventes godkjent av vegsjefen før ferien i år.

E 18 prosjektet er beregnet å gi arbeid i 10-15 år framover og fra redaksjonen vil vi følge utviklingen og komme tilbake med mere stoff etter hvert.



Per Dag Nordkvelle sliter her med å få borvogna i posisjon like nord for grustaket i Foksrud.

BRUKEN AV «ÅRJÄNGMETODEN» I FJELLSPRENGNING

Av Trygve Stien



Trygve Stien, her i arbeid med Geodimeter 140 med Geodat registreringsenhet.

I den senere tid er det tatt i bruk EDB også i forbindelse med beregning av borsalver, ved fri sprengning. Meningen er at de nøyaktige beregningene som bearbejdes ved hjelp av EDB skal redusere arbeidet og utgiftene ved sprengning.

«Årjängmetoden» er et slikt EDB-program som er utarbeidet av det nordvestre bygnadsdistrikt (svensk vegvesen) med hovedkontor i Karlstad. Dette har foregått i samarbeid med sentralförvaltningen (vegdirektoratet) i Borlänge. Vegdirektoratet her i landet har kjøpt programmet på den betingelsen at opphavsretten beholdes innenfor Vegvesenet.

Vegdirektoratet har bestemt å konvertere dette programmet, og NTH i Trondheim skal utføre konverteringen av programmet fra EDB-språket Hewlett Packard til Fortran språk for Vegvesenet. Dette vil medføre at flere vegkontor eller veganlegg kan ta dette programmet i bruk.

Vi foretok en prøvesalve på ca. 500 pm³ ved E 18-anlegget på Foksrød ved hjelp av «Årjängme-

Forts. side 23 —

NYTT ADMINISTRASJONS- BYGG PÅ ÅS

Av Jan Haugerød



Like over påske starter arbeidene med det nye administrasjonsbygget på Ås vegsentral.

Prosjektet er kostnadsberegnet til ca. 9,5 millioner kroner, og bygget skal være ferdig en gang på våren neste år.

Administrasjonsbygget, som får en grunnflate på vel 600 m², får sokkeletasje og en hovedetasje. Samlet blir det en disponibel romflate på ca. 1200 m².

Det nye administrasjonsbygget skal romme:

- Laboratorium med kontorer for de ansatte på laboratoriet.
- Vegstasjon for vedlikeholdsråde 2.
- Kontor for hovedtillitsmannen og ett anleggskontor.
- Ekspedisjon og sentralbord for hele Ås vegsentral.
- Sosialrom som spiserom, vaske-rom, dusj/toaletter m.v.

Det nye administrasjonsbygget vil erstatte brakkebyen som vi i dag har på forskjellige steder inne på vegsentralens område.

viser at det i Sverige ble oppnådd:

- 21 prosent reduksjon i antallet sammenstøt mellom biler og mopeder eller sykler
- 17 prosent reduksjon av fotgjengerpåkjørslar
- 10 prosent reduksjon av kollisjoner mellom møtende kjøretøyer
- 9 prosent reduksjon av kollisjoner mellom kryssende kjøretøyer
- 2 prosent reduksjon av ulykker som følge av påkjørsel bakfra.

Svenske adferdsstudier viser at kontrastforholdene er de viktigste faktorene som avgjør hvor tidlig et kjøretøy skal oppdages. Biler med farger i sterk kontrast til omgivelsene, oppdages lettest og raskest.

Dersom bilene benytter kjørellys, oppdages også de mest «uheldige» fargekombinasjonene like raskt som de bilene med størst fargekontrast.

Svenske og finske undersøkelser viser at den største reduksjonen i ulykkene ved å bruke kjørellys, oppnås i tettbygde strøk om sommeren. Her var økningen i bruken av kjørellys størst, og antallet drepte og skadde fotgjengere og syklister sank mest.

Aksjon kjørellys

Trafikksikkerheten øker ved bruk av kjørellys

trafikksikkerheten øker betraktelig ved bruk av kjørellys om dagen. Ikke bare for bilistene — også for fotgjengere og syklister, og spesielt for barn og eldre, svaksynte og hørselhemmede.

I Sverige har det vært obligatorisk bruk av nærlys, eller andre spesielt godkjente lykter som kjørellys, siden oktober 1977. Lysbruken i dagslys har økt fra 50 prosent til 95 prosent, og før og etterstudier

Undersøkelser i Sverige, Finland, USA og Canada viser at

REVISJON AV NORSK VEGPLAN FOR PERIODENE 1986-89 og 1990-93

Av **Tore Kaurin**

Vegkontorets forslag til Norsk Vegplan 1986-89 og 1990-93 er nå utarbeidet. De første arbeidsnotatene ble utarbeidet for ca. ett års tid siden. Forut for dette hadde vi en møterunde med samtlige kommuner i fylket for å registrere ønsker og behov hva angikk aktuelle prosjekter.

Ved revisjonen er alle aktuelle prosjekter vurdert ut fra den effekt de vil ha på framkommelighet, trafikkikkerhet og miljø. Vårt største problem har vært å dokumentere framkommelighetseffekten (målt i transportkostnader) for prosjektene. Grunnen til det er at svært mange av hovedvegene i Vestfold har en så stor trafikkbelastning at de vanlige beregningsmetodene hva angår transportkostnader ikke har vært anvendelige. Spesielt gjelder dette for prosjektene på E 18.

Investeringsprogrammet er i hovedsak satt opp med bakgrunn i den effekt prosjektene har, kommunenes prioriteringer og de overordnede mål vi har.

Når det gjelder vedlikeholdsavdelingen og biltilsynet har de også utarbeidet detaljerte handlingsprogram for sin del av virksomheten. Programmene er utarbeidet ut fra en grundig diskusjon på avdelingene.

60 % av investeringsmidlene er bundet

Vestfold har fått en økonomisk ramme på 240 millioner kroner til investeringer på riksvegnettet i perioden 1986-89. Dette er ca. 60 millioner kroner (20 %) mindre enn i inneværende vegplanperiode 1982-85. For vedlikeholdet er rammen 260 millioner kroner og det representerer ingen særlig endring i forhold til inneværende vegplanperiode.

I h.t. Stortingsmeldingen «Om E 18 i midtre Vestfold» skal E 18 i Sandefjord og Semsbyen være ferdig i 1990. Dette, sammen med refusjoner til utførte anlegg og prosjekter som starter opp før 1985, men fortsetter i perioden 1986-89, gjør at hele 60 % av investeringsrammen på 240 millioner kroner er bundet. Diskusjonen hva angår investeringer, har derfor i hovedsak vært knyttet til bruken av de resterende 90-100 millioner kroner. Dette understreker at vi har hatt svært liten frihetsgrad ved utarbeidelsen av investeringsprogrammet og at behovet for nye veger/utbedring/gang- og sykkelveger er langt større enn de økonomiske rammene gir mulighet for.

Trafikkikkerhet prioriteres fortsatt høyt

Et av de viktigste kriteriene for valg av prosjekter har vært at trafikkikkerhet skal prioriteres høyt. Dette er også i tråd med tidligere prioriteringer og særlig ut fra den gjeldende målsetting om minst 50 % reduksjon i personska-deulykkene fra 1978 til 1988 synes vi det er en riktig prioritering.

Beregninger viser at Rv 310 Horten — Borre (Sydoverveien) og diverse gang-/sykkelveger gir størst ulykkesreduksjon pr. investert krone. Med bakgrunn i dette har vi foreslått at det i perioden 1986-89 bygges ca. 20 gang-/sykkelveger samt tre store prosjekter. De store vegprosjektene er E 18 i Sandefjord (65 mill. kr.), E 18 i Semsbyen (120 mill. kr.) og Rv 310 Horten — Borre (52 mill. kr.).

Selv om gang-/sykkelvegbyggingen er høyt prioritert, vil vi bruke ca. 20 millioner kroner mindre til dette i 1986-89 enn i 1982-85.



Gang og sykkelvegprosjekter blir også prioritert høyt i perioden 1986-89 da slike prosjekter gir stor ulykkesreduksjon.

Årsaken ligger i den reduserte totalrammen til investeringer.

E 18 Holmestrand — Buskerud grense er et hovedproblem

Med de bevilgninger vi er forespeilet og den plansituasjonen vi har i nordfylket (Stortingsvedtak på kombinasjonslinjen til en kostnad på ca. 400 mill. kr.) vil ny veg ikke kunne stå ferdig før i år 2005/2010. Dette betyr at de framkommelighetsproblemene vi i dag har i forbindelse med weekender om sommeren, vil kunne bli hverdagsproblemer rundt år 2000. Grunnen til de store køene er at vegens kapasitet er nådd og det er bare en ny veg som kan bedre dette i tilstrekkelig grad. Vi mener derfor at vi må ta opp planleggingen av E 18 i nordfylket på nytt, særlig fordi de økonomiske forutsetninger som ble lagt til grunn for stortingsvedtaket har endret seg. Vi håper at Stortinget gjennom behandlingen av Stortingsmeldingen om Norsk Vegplan vil gi oss aksept på dette eventuelt kombinert med at Vest-

Forts. neste side —



E 18 i nordre del av fylket er et av våre hovedproblemer i årene framover. Særlig er bakken ved Rølleshauen en stor flaskehals på store utfartsdager.

Også i vegplanperioden 1986-89 vil det bli satset sterkt på utbygging av spesielle trafiksikkerhetsprosjekter som separate gang- og sykkelveger.

fold får økt sin bevilgning for å bygge ut E 18 hurtigere.

Vegplanen er nå ute til høring

Forslaget til vegplan er nå sendt samtlige kommuner og en rekke andre instanser til høring. Frist for uttalelse er satt til 27. april. Deretter vil forslaget bli lagt fram for

samferdselsstyret, fylkesutvalg og fylkesting. Behandlingen skal gjennomføres før sommerferien i år. I løpet av høsten vil Vegdirektoratet utarbeide en Stortingsmelding om Norsk Vegplan hvor alle fylkers vegplanforslag blir behandlet. Meldingen forutsettes endelig behandlet av Stortinget i vårsesjonen 1985.

Vernelederen informerer:

Fordeling av arbeidsmiljø tidsskrifter

Vi har hatt abonnement på Arbeidervern og Arbeidsmiljø noen år nå og dette er blitt sendt direkte hjem til den enkelte i de fleste tilfeller.

Det er en ordning som er arbeidskrevende for de som utfører dette, og vi har inntrykk av at leserkretsen av disse er noe begrenset. Om dette skyldes distribusjonsmåten eller andre ting er vi ikke sikre på, men vi vil forsøke å endre denne utsendelsen fra 1984.

Vi vil nå sende ut disse informasjonsbladene på samme måte som vi sender ut protokollene fra AMU.

I driften vil dette skje gjennom arbeidsledelsen og på vegkontoret og biltilsynet vil dette skje gjennom henholdsvis avdelingsleder/stasjonssjef.

Det vil medføre at den som får tilsendt bladene har ansvar for at disse blir satt i sirkulasjon til verneombud og andre tilsatte innen sitt ansvarsfelt.

Vi håper med dette at vi kan redusere noe på antall blader, gjøre distribusjonen lettere og sist, men ikke minst, at både arbeidsledelse, verneombud og andre tilsatte får bedre tilgang til disse informasjonskildene.

50 % rabatt på NSB's togreiser

Vegdirektoratet har igjen inngått en gunstig avtale med NSB som gir oss rett til 50 % rabatt ved tjenestereiser, reiser til kurs, møter o.l. med NSB's togreiser. Avtalen gjelder fra 13. februar i år til 12. februar neste år.

Rabattbevis kan fåes ved henvendelse til Anne Hov eller sentralbordet på vegkontoret.

Lengdebestemmelsene mykes opp

NÅ TILLATES DET TØMMER-TRANSPORT PÅ HELE 22 M.



Tømmerbilene blir enda større. Dette er en tømmerbil på 18 meters lengde og det er det største som har vært tillatt hittil. Nå blir vogntogene ytterligere 4 meter lenger, men på den annen side blir lassene noe lavere.

Vi vil nå kunne møte tømmerbiler med inntil 22 meters lengde på en del veger her i landet. Etter at det i en tid har vært en prøveordning i Hedmark og Nord-Trøndelag, har Vegdirektoratet nå gitt grønt lys for slik transport også i de andre fylkene.

Det vegnettet som nå er blitt tillatt for tømmertransport på 22 meter, er plukket ut av vegkontoret i samarbeid med de lokale skogbruksorganisasjonene. Under utvelgelsen av vegene er det tatt hensyn til vegens geometri og trafikkforhold. Når det gjelder selve kjøretøyet er betingelsen at lasset

på tilhengeren ikke overstiger 4 meters høyde og at vogntoget skal merkes spesielt ved at vogntoglengden angis bak på tilhengeren.

Følgende riksvegstrekkninger i Vestfold er foreslått tillatt for 22 meter:

E 18 Telemark grense — Buskerud grense

Rv 8 Larvik — Buskerud grense

Rv 35 Sem kirke — Sundbyfoss

301 Larvik — Agnes Fabrikker
A/S

304 Sundby — Holm

305 Nattvall — Andebu sentrum

307 Andebu sentrum — Gravdal

312 Sem — Dokka

315 Sundbyfoss — Buskerud grense

316 Steinsholt — Telemark grense

319 Haga vegkryss — Sande Paper Mill

Foreløpig er det ikke foreslått noen fylkes- eller kommuneveger i Vestfold som vil komme inn under ordningen.

Vegene vil bli innarbeidet i veglisten pr. 1. juni i år og i mellomtiden kan det gis individuelle dispensasjoner i samråd med Vegdirektoratet.

Transport av tømmer med vogntoglengde inntil 22 meter betinger en spesialhenger til omkring 200 000

Forts. side 23 —



Tømmerlassene er høye og dette har gjort kjøretøyene ustabile. For en tid siden fikk vi et eksempel på at dette kan være trafikkfarlig. Ved oppbremsing på E 18 veltet en tømmerbil, men heldigvis ble det ikke noen personskader i ulykken. De nye lange vogntogene vil få en langt bedre stabilitet. (Foto Arne Lysne, Tønsbergs Blad).

Laserutstyr tatt i bruk i Foksrød

Av Per Härter

Som en prøve og for å skaffe seg erfaring har anlegget tatt i bruk laser under leggingen av de store flomvannsrørene i den nye E 18 traseen syd for Foksrød.

Da vi var innom anlegget for å se på dette laservidunderet, var tre mann i arbeid med legging av de store rørene.

Kort kan vi beskrive laseren på følgende måte: Selve laseren er et sylindrisk rør, ca. 15 cm. i diameter og 45 cm. lang, med fire korte ben. I sylindrens ene ende er laserøyet plassert mens den andre enden er utstyrt med et display og tastatur for innstilling av fallvinkelen 0/00. Ved hjelp av en liten kontrollplate, mye lik en miniatyrblink, og en kontrollstav har karene hele tiden full kontroll med at rørledningen blir liggende i riktig retning og med riktig fall. I tillegg til dette kommer en koffert med strømforsyningsutstyret.

Overing. Einar Hansen og opps.m. Georg Johnsen forteller at det er første gang slikt utstyr blir prøvet hos oss og at erfaringene så langt er meget gode. Ved anleggs-avd. overveies det å gå til anskaffelse av samme type utstyr.

Laser kan forenkle dette arbeidet vesentlig og vil på det nærmeste overflødiggjøre det gamle kjente stikkingsarbeidet som vi forbinder med denne delen av anleggsarbeidet. Nå er det imidlertid ikke bare laseren som bidrar til at jobben blir enklere, også grave-maskinen har fått tilført et hjelpeverktøy som bidrar til forenklingen. På skuffen på maskinen er det montert en hydraulisk «klo» som styres fra førerhytta, og maskinfører kan fra hytta ta av og sette på kloa etter behov.

La oss til slutt se litt på denne arbeidsprosessen i grove trekk. Når kum og første røret er lagt kan laseren plasseres på dette og dybde og retning kan kontrolleres med denne. Det graves nå opp en passe lang grøft, dvs. maskinen skal kunne stå for enden av denne og montere rørene. Grusen fylles i grøften og grovplaneres, finplaneringen utføres mens maskinføreren monterer «kloa» og henter første røret. Etter at pakning er montert senkes røret og skyves på plass av «graveren» mens det hele blir ledet og dirigert fra grøfta. Litt finjustering og kontroll blir utført



Da flomvannsledningen syd for Foksrød ble lagt ned, nyttet anlegget laser i jobben (pilen viser laserens plassering).

mens «graveren» henter neste røret.

Utviklingen går på godt og vondt sin gang, og dette synes i det minste av undertegnede å være av det gode. Slutt på mye av det tunge arbeidet og det hele så ut til å fungere lett og effektivt.

Aksjon kjørellys

Folk flest positive til bruk av kjørellys

En spørreundersøkelse utført i det sentrale østlandsområdet i februar 1984, viser at «folk flest» er positive til bruk av kjørellys — men at det trengs mer informasjon om de forskjellige sidene av kjørelysbruken. Undersøkelsene ble gjen-

nomført ved Minnesund, i Lillestrøm, i Hønefoss samt Oslo øst og vest i dagslys og godt vær.

Om påstanden «kjørellys reduserer faren for trafikkulykker» var 84 prosent — enig.

De resterende 16 prosent fordelte seg noenlunde jevnt mellom svarene «uenig» og «vet ikke».

Om påstanden «kjørellys blander mer enn de varsler» var 86 prosent — uenig

12 prosent — enig
2 prosent — vet ikke

På spørsmål om bruk av kjørellys betyr sløsing med energi, svarte

75 prosent — uenig
20 prosent — enig
5 prosent — vet ikke

På spørsmål om under hvilke kjøreforhold de brukte lys, svarte

52 prosent — alltid
32 prosent — i overskyet vær
12 prosent — ved nedbør og i dårlig sikt
4 prosent — kun i mørket

RIKSVEG 303 STENGT VED SKREPPESTAD

Av Per Härter



Som erstatning for steinmassene blir det benyttet blokker av ekspandert polystyren (isopor) til gjenoppbygging av vegen.

Det er flere uheldige omstendigheter som har ført til de store setningene vi har fått på Rv 303 ved Skreppestad, opplyser anleggsbestyrer Karl Høiland, og grunnforholdene er nok tildels noe dårligere enn man var klar over.

I alt er ti mann med to dumpere og to gravemaskiner, hvorav kun den ene av gravemaskinene tilhører Vegvesenet. Trafikken på Rv. 303 er omdirigert til den gamle riksvegen forbi Skreppestad, og er lysregulert over den gamle Kiilbrua.

Karl Høiland forteller at riksvegen skal graves opp i en lengde av 230 meter, i 2,5 meters dybde. Dette utgjør i alt ca. 5 000 kubikkmeter som midlertidig lagres ved bowlinghallen på Skreppestad. En del av disse massene skal benyttes igjen ved gjenoppbyggingen. Ca. 3 500 kubikkmeter av de tunge massene skal erstattes med blok-

ker av ekspandert polystyren, bedre kjent under varemerket Isopor.

Vi har meget god erfaring med disse blokkene på steder der grunnforholdene er mindre gode og vi må redusere vekten av vegkroppen, forteller Høiland, som opplyser at arbeidene er beregnet å ta oss tre måneder. Vi har som mål å sette trafikken tilbake på Rv. 303 til 1. mai, avslutter Karl Høiland.



TELE-RESTRIKSJONER OGSÅ I ÅR

Akseltrykket på riks- og fylkesvegene i fylket er utnyttet mer enn den faktiske bæreevnen tilsier. Det gjør det nødvendig å innføre telerestriksjoner i vårløsningen for å unngå at vegnettet bryter sammen. Samtidig må vi forsøke å redusere ulempene for transportnæringen når det gjelder å være orientert om hva som er tillatt akseltrykk til enhver tid i teleløsningsperioden.

Vegdirektoratet har derfor gitt ut en brosjyre hvor det bl. a. gis informasjon om hvor opplysninger om akseltrykkbegrensningene er å finne. Brosjyren gir også en oversikt over en del viktige riksveger hvor akseltrykket blir nedsatt i teleløsningsperioden og orienterer om hva slags skilting som blir benyttet.

Brosjyren kan fåes på vegkontoret og ved biltilsynsstasjonene.

GANG/SYKKELVEG-TRAFIKKEN ØKTE MED 20 % FRA 1982 TIL 1983

Det har vært en meget stor økning i gang/sykkelvegtrafikken de siste årene. Fra 1981 til 1982 økte trafikken med 10%, mens vi har hatt en økning på noe over 20 % fra 1982 til 1983. Tellingene foregår på samme tidspunkt og sted og bør være sammenlignbare.

Sett på bakgrunn av den kraftige trafikkøkningen, er det gledelig å konstatere at det totale antall fotgjenger- og syklistulykker er blitt noe redusert de siste årene. Til sammenligning kan det nevnes at trafikkmengden på E 18 har økt nesten 5% fra 1982 til 1983.

Verningen vegstasjon inn i EDB alderen

Av Jan Haugerød

Verningen vegstasjon har fått EDB maskin. Det er en Osborne 1 PC mikromaskin. Dette er et ledd i et prøveprosjekt som ble startet opp i vinter, og de ansatte på stasjonen er nå i gang med opplæring for å lære seg å utnytte de muligheter maskinen gir.

Hvor vidt dette kommer til å bli permanent utstyr på Verningen vegstasjon, er det for tidlig å si noe om. Vegmester Odd Pape påpeker imidlertid at dette vil bli et både nødvendig og naturlig hjelpemiddel for oppsynet i vedlikeholdet i framtiden. Han regner med at maskinen vil kunne brukes i budsjett- og økonomioppfølgingen og i forbindelse med alle typer register som vegstasjonen trenger.

Videre vil maskinen kunne nyttes til tekniske beregninger og oppfølging av driftsplaner m.m.

Foreløpig er det bare Verningen vegstasjon som har fått en slik

maskin. Det er ikke tatt standpunkt til når de andre vegstasjonene vil få slike maskiner. Dette avhenger av resultatene av prøveprosjektet på Verningen og hva en arbeidsgruppe som er nedsatt av Vegdirektoratet kommer fram til.



Wenche Sandmo demonstrerer her for vår fotograf den nye Osborne EDB maskin som Verningen vegstasjon har fått.

Årsmeldingen 1983

Årsmeldingen vår for 1983 vil foreligge i nær framtid. Årsmeldingen er det viktigste dokumentet vi har som forteller om hvordan virksomheten har vært i det aktuelle året.

Vi har nå lagt om årsmeldingens innhold i overensstemmelse med det Årsmeldingsutvalget anbefalte, og meldingen vil gi en mer oversiktlig informasjon om de mål og resultater vi hadde satt oss for 1983.

Årsmeldingen vil nå også bli sendt til samtlige ansatte. Den bør være et viktig og verdifullt dokument for alle som vil gjøre seg kjent med andre deler av virksomheten enn egen avdeling.

Ikke påbud

Men kjørellys på alle biler fra 1. januar 1985

Det er besluttet at alle biler som registreres første gang etter 1. januar 1985 skal ha to lykter foran som gir hvitt eller gult lys når motoren er i gang, eller når bilen settes i bevegelse. I stedet for et alminnelig påbud om bruk av kjørellys på alle biler, har myndighetene satset på en kampanje for å få bilførerne frivillig til å bruke lys også om dagen.

Som kjørellys kan benyttes: Nærlys, nærlys med redusert spenning, særskilt godkjente lykter eller lykter for kurve-/tåkelys.

Særskilt godkjente lykter skal ha Vegdirektoratets godkjenningssmerke innpreget i lyktglasset. Lykter som er godkjent i Sverige og Finland og merket med nasjonalt godkjenningssnummer kan også godkjennes. Lykter som gir kurve-/tåkelys skal være E-merket.

Dersom kjørellys er bygget inn i kjøretøyet av kjøretøyfabrikanten kreves ingen spesiell godkjenning dersom forskriftene er oppfylt.

Baklyset skal alltid lyse sammen med kjørellys, og parkeringslys tillates å lyse sammen med kjørellyset. Kjørellyset skal være koplet slik at det automatisk slukker når bilens lysbryter slås på. Bilens øvrige lysutstyr må kunne betjenes over lysbryter som vanlig, uavhengig av kjørellyset.

Vegdirektoratet foreslår Hunderfossen som sted for Norsk Vegmuseum

Vegdirektoratet har i et brev til Samferdselsdepartementet gått inn for at Norsk Vegmuseum blir lagt til Hunderfossen ved Lillehammer. Det er departementet som vil ta den endelige beslutning når det gjelder museet.

Mange tomter har vært inne i bildet. Når Vegdirektoratet til slutt festet seg ved Hunderfossen, skyldes dette at stedet oppfylte en rekke krav på en tilfredsstillende måte. Men det var en vanskelig avgjørelse å ta, for konkurransen var hard. Vegdirektoratet har lagt vekt på disse faktorene når direktoratet gikk inn for Hunderfossen.

- Hensynet til at tomten må ligge vel tilrette for helårsdrift.
- Gunstig beliggenhet ved godt trafikert veg.
- At tomten ikke må ligge isolert fra annen bebyggelse eller aktivitet.

- Mulighet for nær kontakt med annet museumsmiljø. At tomten skal være lett å bebygge.
- Muligheter for bistand fra nærliggende vegsentral e.l. til restaurering og istandsetting av museale gjenstander.
- Plasseringen av museet må tilfredsstillende interne arbeidsforhold med lett adkomst og at de ansatte heller ikke blir, eller føler seg isolert i området.

Vegdirektoratet har arbeidet med museumssaken i flere år. I 1982 ble det avertert etter tomt, og det kom inn 30 skriftlige tilbud fra hele landet.

Statens vegvesen har allerede samlet en rekke museale gjenstander, både maskiner, verktøy og liknende.



Denne brøytepløgen fra slutten av 20-årene er bare en av de mange gjenstandene som venter på å komme til heder og verdighet ved et framtidig Norsk Vegmuseum. Vegdirektoratet har nå foreslått at et slikt museum plasserer på Hunderfossen ved Lillehammer.

Andreas Setsaa fast ansatt som driftssjef



Andreas Setsaa fikk driftssjefstillingen.

Andreas Setsaa er nå fast ansatt i driftssjefstillingen. Denne stillingen har han vikariert i siden november 1981. I mellomtiden er han blitt ansatt som vedlikeholdssjef, men den stillingen fikk han ikke tid til å prøve seg i.

Neste skrittet i å få ansatt folk i faste stillinger ved vegkontoret, blir å lyse vedlikeholdssjefstillingen ledig. Deretter kan det bli aktuelt å lyse ledig stillingen som leder for trafikkseksjonen og utredningsseksjonen. Vestfolder'n vil holde de ansatte underrettet om det som skjer.

Vi vil her og nå benytte anledningen til å ønske Andreas Setsaa lykke til i driftssjefstillingen.



Ordet fritt:

30 KM/T OG HUMPER — KOMMUNALT SELVSTYRE ELLER EFFEKTIV FARTSBEGRENSNING?

Lesere av enkelte lokalaviser i Vestfold har ikke kunnet unngå å observere den stadige avisdebatten om humper som har pågått de siste månedene. Felles for de fleste innleggene, og særlig blant humpemotstanderne, er at de diskuterer bruk av humper fullstendig løst fra det saken egentlig gjelder, nemlig fartsgrense 30 km/t. Dette viser bl. a. at mange i beste fall overser fartsdempende tiltak som oftest er en nødvendighet for at fartsnivået skal bli i overensstemmelse med fartsgrensen på 30 km/t.

Vi må bare innse at i forhold til dagens bil- og veistandard er 30 km/t en så lav fartsgrense at de færreste av oss har selvbehersekelse nok til å overholde den uten at vi blir tvunget til det. Et stort antall radarmålinger bekrefter at det er slik og dette skulle være kjent for store deler av befolkningen og ihvertfall for bestemmende myndigheter og politikere. «Prøve- og feile-stadiet» uten bruk av fysiske fartsdempende tiltak burde derfor være et tilbakelagt stadium og diskusjonen burde konsentreres om det sentrale spørsmålet: Ønsker vi fartsgrense 30 km/t eller ikke?

Er svaret ja, må man også være villig til å ta i bruk nødvendige tiltak for at fartsgrensen ikke skal bli annet enn falsk trygghetsfølelse og oppmuntring til nedbryting av skiltrespekten. Er man ikke villig til dette, må man ta konsekvensen av det og heller opprettholde den generelle fartsgrensen på 50 km/t. Selvsagt er det en del gater som med sin utforming er fartsdempende i seg selv, dvs. at humper

e.l. ikke er påkrevet, men slike tilfeller har vist seg å være unntakene.

I resonnementet ovenfor har jeg tatt som en selvfølge at vi, folkevalgte eller ikke, ønsker at fartsnivå og fartsgrense «henger i hop». For det ønsker vi vel, eller ... ?

Mange foreskriver den tilsynelatende enkle løsningen på problemet at «politiet må holde hyppigere fartskontroller». Men la oss slå det fast en gang for alle: Det er hinsides all realisme å tro at politiet skulle ha kapasitet til å overvåke alle 30 km/t-soner så ofte at skiltrespekten ville bli tilfredsstillende uten bruk av fysiske tiltak. Og nettopp fordi det finnes enkle alternativer til radarkontroller, nemlig fysiske fartsdempere, finner politiet det fornuftigst å prioritere sine ressurser på andre områder.

Tross den klare avhengigheten som er dokumentert mellom fartsgrensene 30 km/t og fartsdempende tiltak, er det skuffende mange kommuner som har unnlatt å ta konsekvensen av dette. En undersøkelse TØI nylig har gjennomført på landsbasis om kommunenes bruk av fartsdempende tiltak, viser at bare 114 (40 %) av de 275 kommunene som har tatt i bruk soneskiltet for 30 km/t også har supplert skiltet med humper. Det er illusorisk å tro at fartsdempende tiltak ikke er nødvendig i alle de øvrige 161 kommunene.

I Vestfold er bruken av fysiske tiltak vesentlig høyere enn på landsbasis (16 av 17 kommuner). Så selv om vi på dette området har vært et «foregangs-fylke», så har vi dessverre vært det både på godt og ondt. Imidlertid er det ikke dermed sagt at **omfanget** av fysiske tiltak er tilfredsstillende innen hver kommune eller fartsdempesone.

For oss som ønsker at fartsgrensene skal tas alvorlig, er altså situasjonen ikke særlig lys. Desto mer skuffende var det da å oppleve at en herværende stortingsrepresentant tok saken opp i en



Humper er blitt et aktuelt debatt-tema den siste tiden.

Nå blir også fylkesvegene kilometrert

Av Rune Lundquist

Gjennom flere år har riksvegene i fylket vårt vært kilometrert. De fleste har vel lagt merke til referansestolpene som er satt opp for hver 500 meter langs riksvegene våre. Disse har vært til stor hjelp ved registreringer av alle slag, så som tilstandsbeskrivelse, ulykkesregistrering, registreringsarbeid osv..

Det har lenge vært et ønske om å få etablert et tilsvarende system for fylkesvegene også. Nå er imidlertid arbeidet med dette begynt, og den 9. januar i år ble den første stolpen satt opp på Fv. Z-51 i Brunlanes, og i løpet av 2-3 år vil alle fylkesvegene våre være dekket.



Et historisk øyeblikk. Erik Jespersen på skiltavdelingen setter ned den første kilometreringsstolpen på f.v. Z-51 i Brunlanes.

spørretime i Stortinget med følgende utgangspunkt: Har Samferdselsdepartementet (og Vegdirektoratet) gått ut over Stortingets intensjoner i denne saken ved i for stor grad å pålegge kommunene bruk av fartsdempende tiltak ved fartsgrensesone 30 km/t? Det vil si, har statlige myndigheter her grepet for mye inn i det kommunale selvstyre? Spørsmålet foranlediget et møte mellom departementet, Vegdirektoratet og Stortingets samferdselskomité der de to førstnevnte fikk klar beskjed om at svaret var ja.

Ære være det kommunale selvstyre og Stortingets intensjoner, men i dette tilfellet mener jeg

oppriktig talt at nevnte stortingsrepresentant og ikke minst samferdselskomiteen burde vært mer opptatt av folks lovlidighet og sine egne programforpliktelser om øket trafikksikkerhet. Man må nemlig ha lov til å være en smule pessimistisk på skiltrespektens vegne hvis utgangen på denne spørretimesaken blir at kommunene får mer eller mindre frihet til selv å bestemme bruken av fartsdempende tiltak ved fartsgrensesone 30 km/t. Resultatene fra TØI-undersøkelsen skremmer. . . .

Vel, jeg er ikke den som vil ta sorgene på forskudd. Nå skal det formodentlig først lages nye retningslinjer for bruk av fartsgrense-

soneskiltet. Jeg antar at Vegdirektoratet da vil benytte anledningen til å utnytte det nevnte dokumentasjonsmaterialet om behovet for fysiske tiltak. Så får vi se om de rette vedkommende tar til fornuft slik at saken får en lykkelig utgang i mine (og forhåpentlig mange andres) øyne. Et mulig resultat kan jo være at det tvinger seg frem andre og mer «brukervennlige» fartsdempere enn de tradisjonelle humpene. Kanskje det burde utlyses en idékonkurranse i den anledning? Et annet resultat vi bør håpe på er en mer nyansert bruk av fartsgrense 30 km/t.

I mellomtiden vil det vel humpes og gå på et vis. . . .

Øystein Ludvigsen

OPPSYNSMENN PÅ SKOLEBENKEN

Av Jan Haugerød

Til sammen 20 vegmestere og oppsynsmenn fra Aust-Agder, Telemark, Buskerud og Vestfold har i mars måned vært på skolebenken for å lære mer om forvaltning og administrasjon. Kurset var et prøvekurs for å teste en kurspakke som er en del av et større opplæringsstilbud for oppsynet.

Kurset i forvaltning og administrasjon gikk på Lifjell Turisthotell i Telemark over til sammen seks kursdager fordelt på to uker. Innholdet i kurset var variert, men med en del forholdsvis tungt stoff. Det var avsatt to dager til gjennomgang av en del av de viktigste lovene som regulerer vegoppsynets virksomhet, og videre en dag til retningslinjer og instruksjoner samt oppfølging av bestemmelser og vedtak.

På den andre samlingen ble vegtrafikkloven gjennomgått, det var et kapittel om publikumsbehandling og gjennomgåelse av vegplanlegging etter bygningsloven og vegloven.

Mellom forelesningene fikk deltagerne anledning til å løse praktiske oppgaver innenfor de emnene som var behandlet.

Kurset må sies å ha vært vellykket og det viser seg helt tydelig at oppsynet i de forskjellige fylkene ikke har fått utdelt en del av de hjelpemidlene som trengs. Bl. a. var det mange som ikke kjente rundskrivoversikten fra Vegdirektoratet og andre nødvendige trykksaker.

Kurset er en del av et samlet kursopplegg for oppsynet som heter driftsøkonomi og ledelse. Dette er et kurstilbud som består av tre hoveddeler med til sammen syv forskjellige kurspakker. En del av kurspakkene er ferdig utarbeidet



En del av deltagerne, vi kjenner igjen Frank Heimdal og Ove Jensen fra vårt fylke.

og de siste vil bli ferdig i løpet av forholdsvis kort tid.

Hoveddel 1 heter Driftsøkonomi og kurspakken her heter Styrings-systemer.

Pakken er ferdig og sendt ut som tilbud til fylkene. Del 2 Driftsteknikk består av følgende tre kurspakker:

— Tekniske planer/utsetting



En av gruppene i gang med å løse praktiske oppgaver.

— Kvalitetskontroll/kontroll av kunstbygg

— Maskinteknikk/vinterdrift

Disse kursene er fortsatt under utarbeidelse. Innenfor emnet tekniske planer/utsetting har det vært kjørt et prøvekurs på tilsvarende måte som kurset i forvaltning og administrasjon.

Den siste hoveddelen, Arbeidsledelse, består også av tre kurspakker. Personalforhold er ferdig. Det samme er kurspakken i Arbeidsledelse, og kurspakken i Forvaltning og Administrasjon vil bli ferdig i løpet av våren eller sommeren etter at arbeidsgruppen har justert opplegget ut fra de erfaringer som kom fram på prøvekurset på Lifjell.

Det er ikke meningen at samtlige vegmestre og oppsynsmenn skal gjennomgå hele det omfattende kursopplegget. Det må bli opp til hvert enkelt vegkontor å vurdere hvilke av tilbudene som det er størst behov for å gjennomføre. Behovet kan også være forskjellig fra fylke til fylke ut fra arbeidsmessige forhold.

Ny samarbeidspartner for vegvesenet

NAF SENTRALEN I VESTFOLD ÅPNET AV VEGSJEF LEPPERØD



Vegsjef Johan Lepperød åpnet den nye NAF sentralen i Tønsberg. (foto Øyvind Skar, Tønsbergs Blad).

Den 1. mars åpnet vegsjef Johan Lepperød den nye NAF-sentralen i Vestfold. Den har lokal tilknytning til NAF teststasjon på Kjelle i Tønsberg.

Norges Automobilforbund har i

flere år drevet en døgnbemannet alarmsentral i Oslo. Det er nå besluttet å bygge ut NAF-sentralen også ute i distriktene og sentralen i Tønsberg er den 5. i rekken. Sentralen i Tønsberg skal betjene hele Vestfold.

NAF-sentralens viktigste oppgave er å yte service og gi informasjon til NAF medlemmene som er på vegen. Dette vil avlaste Vegvesenet ved at de får færre henvendelser direkte fra publikum om kjøreforhold, stengte veger osv.

De som ikke er medlemmer av NAF kan også benytte seg av en del av sentralens tjenester, som f.eks. informasjon.

Sentralen har alt av vegvesenets brosjyremateriell, som f.eks. veglister, kart m.m. slik at disse kan fås også utenom kontortid.

Alle de ansatte ved sentralen har bilteknisk utdannelse slik at det er mulig å få utført teststasjonens tjenester på kveldstid.

NAF-sentralen er åpen 18 timer i døgnet fra kl. 06.00 til kl. 21.00 hver dag hele året.



Det ble også tid til kaffepauser. Her ble det diskutert fag og slått ei god historie eller to.

NYANSKAFFELSER PÅ MASKIN- SENTRALEN

Av Per Härter

I januar fikk vi seks stk. NMT mobiltelefoner av type Sonab, for den automatiske mobiltelefon-tjenesten. Alle telefonene er levert i bærbar utførelse og skal erstatte de fire gamle OLT (manuelle) telefoner som ble utrangert ved årsskiftet.

De nye telefonene er fordelt med:

- Fire stykker til biltilsynet. En til Horten, en til Larvik og to stykker til brukskontrollen.
- To stykker til vedlikeholdet. En til Sande vegstasjon og én til Finn E. Berg som steller med vedlikehold av trafikklysene.

I januar fikk vi også fire nye Volkswagen LT 35 dobbeltkabinere som nå leveres med høyere



Det er også kjøpt inn 6 stk. Sonab mobiltelefoner i NMT (Nordisk Mobiltelefon) som er det siste på denne fronten.



Vi har også fått to nye Volvo F10'ere med boggie og «Robsondrive» til anleggskjøring.

tillatte totalvekt enn tidligere. Dette har ført til at de bilene hører hjemme i 512 gruppa. Bilene vil gå inn i drifta som erstatning for eldre biler som vil bli utrangert i løpet av våren.

I mars måned ble det levert to

nye Volvo F10 anleggsbiler med boggie og Robson Drive. De to nye bilene erstatter 510-05 og 510-31 og begge førere, Bjørn Skjeggerød og Kåre Krokeborg, har vært med ved valg av type og utstyr.



Her sees 3 av de nye lagbilene, LT 35 som nå registreres i 512 gruppen på grunn av øket totalvekt.

HAUKELI RADIO

Nærradio med publikumsinformasjon

Av Per Härter

Trafikanter på E 76 over Haukeli kan nå lytte til Haukeli radio på sin ferd over fjellet. Kulturdepartementet har tildelt Vegvesenet lisens for nærradiodrift fra Haukeli brøytestasjon, med spesiell tillatelse til å avbryte NRK programmet for å sende meldinger til trafikantene om blant annet vær og føreforhold over fjellet.

Haukeli radio er ingen nærradiostasjon i vanlig forstand fordi de ikke lager egne programmer, bare videresender NRKs P1 program på 98.0 MHz i FM båndet. Vinterstid kan vi ofte høre i radio at det meldes, «E 76 over Haukeli er stengt» eller at «det er kolonnekjøring over fjellet». Det er ved slike situasjoner at Haukeli radio kommer til sin rett. Når trafikantene blir stående i tunnelene å vente på at vegen skal åpnes igjen, kan mannskapene på brøytestasjonen avbryte NRK programmet og sende meldinger til trafikantene om når vegen forventes åpnet igjen og hvordan de bør forholde seg ved kolonnekjøring.

Haukeli radio består i all enkelhet av en vanlig radiomottaker som «henter ned» NRK signalene som via diverse elektronikk forsterkes opp og sendes ut over fjellet igjen. I tunnelene der trafikantene stoppes er det i tunneltaket hengt opp en antennekabel som «lekker ut» radiosignalene slik at trafikanter opp til 600 - 700 meter inne i tunnelen kan sitte i bilen og følge med i det som skjer på bilradioen.

Fra NRK «stenger» om kvelden til de starter opp sendingene igjen neste morgen, eller når det er brudd med Oslo, blir det fra en kassettspiller på brøytestasjonen sendt musikk ut på nettet. Uten dette ville trafikantene måtte «lytte» til en taus kanal for å «fa

med seg» aktuelle meldinger fra brøytestasjonene, noe som neppe ville skje. Med dette i tankene er kassettspilleren dimensjonert for å kunne sende musikk i 24 timer uten gjentakelser.

Det er i alt tre tunneler der trafikantene stoppes når været viser seg fra sin verste side, nemlig i Vågslittunnelen på østsiden av Haukeliset, i Haukelitunnelen midt på fjellet og i Austmannalittunnelen på vestsiden av fjellet. Ansvaret for driften av brøytestasjonen og brøytetjenesten veksler annet hvert år mellom fylkene Telemark og Hordaland.

For disse «fjellets helter» som daglig sørger for at vi kommer trygt over fjellet, betyr dette å kunne informere over radio og slippe å løpe fra bil til bil med beskjed, en stor lettelse i en «stresset» arbeidssituasjon. Brøyteteamet utgjøres av femten mann pluss tre på vaktrommet som på skift og sammen med den ansvarlige oppsyns-

mann, alltid sørger for å holde vegen ren og ryddet så sant dette står i menneskelig makt.

Vi fikk en liten smak av fugl her i fylket også da man ved åpningen ifjor, som første tunnel i landet, kunne varte opp med muligheten til å høre NRK gjennom tunnelen. Ja, Holmestrand var sogar forsøkssted for antennekabelen som «lekker», og for en kort tid også for resten av utstyret som i dag utgjør Haukeli radio.

Ideen til dette «radioeventyret» må kunne sies å stamme fra vegdirektør Eskild Jensen som var på søk etter nye måter å informere trafikantene, ikke minst var dette aktuelt for landets mange fjelloverganger. På denne bakgrunn fikk førstekonsulent Paul Kristiansen og avdelingsingeniør Arild Kolgrov på «radiokontoret» i Vegdirektoratet i oppdrag å se på mulighetene for å nytte radio til denne tjenesten.

Det startet med at man først utviklet radiostyrte informasjonstavler som ble montert i henholdsvis Røldal og i Haukeligrend. Dette utviklet seg fort videre, og for å gjøre en lang og omstendelig historie kort, står løsningen i dag på brøytestasjonen på Haukeli, kjent som Haukeli radio.



Avd.ing. Arild Kolgrov fra Vegdirektoratet og radioservicemann Ivar Løberg fra Telemark foretar her sluttjusteringer før Radio Haukeli går «på lufta».

VEGAS SKIDAG 1984

Av Jan Haugerød



Akekonkurransen for de minste var like populær som tidligere år.

Vegas tradisjonelle skidag gikk av stabelen lørdag 10. mars med stor deltagelse og et knirkefritt arrangement. Også denne gang var skidagen lagt til Andebu Jeger og Fiskerforenings sportsskytterbane på Håskén. I år var det ingen problemer med snøen, men det begynte å bli så mildt at det nok var flere av deltagerne som fikk smøringsproblemer.

Det var smårollingene som var først ute. Akekonkurransen var like populær som tidligere og stort sett gikk akingen greit. Noen av de minste hadde litt problemer med å holde seg i banen, men det gjorde ikke noe for alle fikk premie.

Den store begivenheten var selvfølgelig langrennet med selvbestemt idealtid. Den vel en km. lange løypa med innlagt pilkast og strafferunder (inntil 3 stk.) var ikke like grei for alle. Noen hadde opptil mange minutters bom i forhold til den stipulerte tiden mens andre var bare noen sekunder i fra. Med



Holge Holen passet på at alle kom på rett plass på resultatlisten.

andre ord en knivskarp konkurranse.

Et av de andre høydepunktene var stafetten over tre etapper. Her ble lagene trukket ut og eneste betingelse var at det skulle stille et barn, en dame og en mann på hvert lag. Når nummeret i vekslingen skulle byttes over fra den som



I langrennskonkurransen var det lagt inn pilkast med strafferunder (for dem som ikke traff blinken).



Steinar Holstein hadde jobb som tidtager.



Rolf Sommervik gikk av med seieren i langrennet med selvbestemt idealtid og sikret seg ett napp i vandrepokalene



Stafettvekslingen skapte litt problemer da alle skulle bytte over nummeret til den som hadde neste etappe.

hadde gått til den som skulle gå neste etappe, ble det også litt underholdning for heilagjengen.

Innimellom konkurransene ble

det tid til både kaffe og medbrakt niste. De fleste lot seg også friste til å kjøpe varme pølser med lompe og mineralvann.

Også denne gangen var det Mona Karlsen, Mary Kristiansen og Helge Holen som sto i spissen for et vellykket arrangement.

Aksjon kjørellys

UTGIFTENE TIL KJØRELYS ER SMÅ

De direkte utgiftene til kjørellys er små, men avhengige av den tekniske løsningen som velges.

Undersøkelser foretatt av Vegdirektoratet viser at bruk av nærllys med halogenpærer som kjørellys, vil medføre en merutgift på ca. 250 kroner pr. år, inklusive ekstra drivstofforbruk, slitasje på materiell o.l.

Montering av automatisk kjørellys-tenning, gir en engangsutgift på ca. 200 kroner.

Montering av spesielle kjørellys som krever mindre strømforbruk, vil koste ca. 250 kroner. Slike kjørellys vil gi vesentlig mindre ekstra driftsutgifter.

For motorsykler og mopeder blir

de årlige utgiftene meget små i høyden 40-50 kroner.

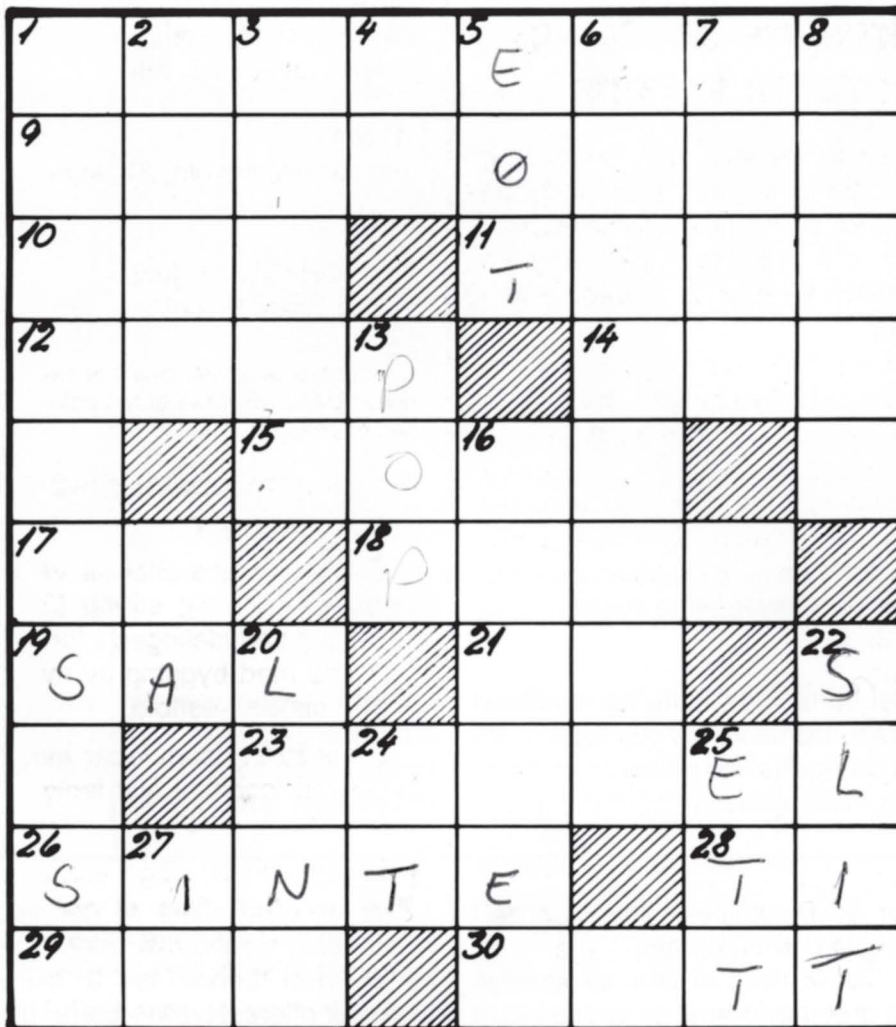
Det er riktig at bruk av kjørellys vil gi et merforbruk av energi i form av økt drivstofforbruk. Dette vil imidlertid kun dreie seg om åtte - ti liter i året for den enkelte bilist, og såpass synes det rimelig å investere i øket sikkerhet.

Det er også riktig at det ved kontinuerlig kjøring med nærllys vil bli et visst behov for å skifte lypærer oftere. Nye H4-pærer har imidlertid fått en vesentlig lengre levetid enn før, og ved redusert spenning (eller lykter med mindre strømforbruk) er problemet nærmest teoretisk.



Vi prøver noe nytt:

KRYSSORD



Rune Lundquist på planavdelingen har laget denne kryssordoppgaven som dere kan tygge på i lyse vårkvelder.

Løsningen sendes redaksjonen innen 15. mai. Vi har satt opp to konfettesker i premie.

VANNRETT

1. Harmageddon
- 9 Nybegynnere
- 10 Tall-endelse
11. Kvinnenavn
12. Stipulere
14. Knus
15. Snevre
17. Selskap
18. Språk
19. Rom
21. Elven
23. Jøkel

26. Arge
28. Tall
29. Søm
30. Tidsperiode

LODDRETT

1. Teknisk innretning
2. Tegn
3. Flere
4. Skipsbetegnelse
5. Even Ørsted Torgersen
6. Klovdyr
7. Forstavelse
8. Vekst
13. Moderne
16. Ulv (riksmål)
20. Noe
22. Strev
24. Den gamle
25. Tallord
27. Tillat

NYE REGLER VED BRUK AV EGENMELDINGER

Sosialdepartementet melder at det med virkning fra 1. mars i år er gjort følgende endringer i bestemmelsene om egenmeldinger ved sykdom m.v.

1. Retten til å bruke egenmelding inntreffer når en arbeidstaker har vært ansatt hos vedkommende arbeidsgiver i to måneder (tidligere to uker).
 2. Egenmeldingsperioden er begrenset til tre kalenderdager (tidligere tre fraværsdager). Dette betyr at den som f. eks. nytter egenmelding ved sykefravær på fredag, må legge fram sykemelding fra lege hvis han fortsatt er syk og fraværende mandag.
 3. Arbeidstakeren skal om mulig melde fra til arbeidsgiveren om sykdom første dag han er borte, også når det foreligger sykemelding fra lege. Hvis melding ikke blir gitt, kan retten til sykepenger falle bort.
 4. Retten til sykepenger for egenmeldingsdagene faller også bort hvis arbeidstakeren er borte mer enn tre kalenderdager og det ikke blir lagt fram legeerklæring fra første dag han skulle ha vært i arbeid etter utløpet av egenmeldingsperioden.
 5. Egenmelding kan nyttes fire ganger i løpet av en 12-måneders periode (tidligere seks ganger).
 6. Egenmelding kan ikke nyttes i arbeidsforhold der kortvarig sykefravær får til følge at arbeidstakeren må bli borte fra arbeidet også etter at han er blitt arbeidsfør igjen.
- Også arbeids- og fraværsforhold for 1. mars 1984 regnes med når rett til egenmelding skal avgjøres etter de nye reglene.
- Endringene får ingen virkning for rett til sykepenger på grunnlag av egenmelding ved små barns sykdom.

Bruk av Årjäng.
Forts. fra side 5 —

toden» og sprengningen ble vellykket med hensyn til steinstørrelse, traue og fin «løft» av salven.

Selve framgangsmåten for innmålingen og beregningen av bor-salven vil jeg forsøke å beskrive nærmere. Vi fikk låne en Geodimeter 140 m/Geodat elektronisk dataregistreringsenhet (Totalstasjon) fra Hedemark vegvesen. Dette «vidunderapparatet» benyttes til registrering av fjellets profil data, og Geodaten har en minnekapasitet på ca. 1 000 målepunkter, med bruk av ekstern data-minne blir kapasiteten ubegrenset. Etter at totalstasjonen er horisontert over et kjent polygon punkt, må en gi de nødvendige informasjons-, stasjons- og innmålingsdata til Geodaten, som da er klar for selve innmålingen av punktene. Hvert punkt blir registrert i horisontal og vertikal vinkel og avstand, og selve registreringen av et punkt er gjort på to - tre sekunder. Etter at de nødvendige antall tverrprofiler av fjellet er innmålt, blir Geodaten tilkoblet en Hewlett Pacard data terminal. Videre må vi gi opplysninger om vegens geometriske utforming, pakningsgrad, overladning, bordiameter, underboring og borhellning for det aktuelle partiet. Datamaskinen vil så bearbeide dataene og ferdig utskrift av borplan og utsetningsdata følger.

Ved bruk av polar utsetting blir hvert borhull merket med et linje- og hullnummer på fjellet med data for nøyaktig borlengde. Videre er det i utskriftet gitt opplysninger om nødvendig sprengstoffmengde og antall pm³ fjell hvert borhull dekker.

Av driftsresultater fra andre fylker, bl. a. Akershus, kan vi lese at det er penger å spare ved bruk av denne metoden, spesielt ved sprengning av større fjellskjæringer.

Det er ellers på sin plass å rette en takk for godt samarbeid med karene på E 6-anlegget på Dal i

Akershus fylke, som har bistått med opplysninger og erfaringer med bruken av «Årjängmetoden».

Brosjyre om farlig gods på vegene

En lenge etterspurt orientering om transport av farlig gods på vegen er nå klar. Informasjonen må ses som et ledd i å gjøre transportene enda sikrere enn i dag.

I samarbeid med Statens sprengstoffinspeksjon har Vegdirektoratet gitt ut en brosjyre. Den er rettet mot produksjons- handels- og transportbedrifter som arbeider med farlig gods, dessuten politi, brannvesen, redningskorps og vanlige trafikanter.

Brosjyren, som fordeles gjennom organisasjoner og Biltilsynet, inneholder korte omtaler av lover og forskrifter som skal følges, og litt om opptreden ved uhell.

Av spesiell interesse er omtalen av det internasjonale merkesystemet, som nå også er tatt i bruk i Norge. Dette systemet gjør det mulig å vite hvilke farlige egenskaper lasten har, uansett hvilket land den kommer fra.

Tømmertransport på 22 m.

Forts. fra side 9 —

kroner. Vi må derfor regne med at det fortsatt vil ta tid før disse vogntogene blir et alminnelig syn på vegene i fylket vårt. Spesialhengeren kan også brukes til vanlige 18 meters vogntog da hengeren er uttrekkbar.

Erfaringene fra prøveordningen har vært gode og det antas at disse lange vogntogene vil ha positive virkninger både trafikksikkerhetsmessig og med hensyn til belastningen på vegbanen. Lavere lass gir bedre stabilitet og en mindre belastning på vegbanen da vogntoget vogger mindre. Større akselavstand gir også bedre utnyttelse av akseltrykkbestemmelsene.

Personallytt

50 år

 Odd Pape, 27. april
 Frank Heimdal, 1. mai

60 år

Per Kr. Hannevold, 27. april.

65 år

 Arne Granstøl, 1. juni.
 Anton Gran, 8. juni.

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

Endringer i arbeidsområder/tilsetninger

Overing. Hans Stordal er tilsatt i midlertidig stilling (2 år) ved planavdelingen i forbindelse med bygging av ny E 18 i midtre Vestfold.

Hans stilling som leder av grunnseksjonen er lyst ledig som vikariat i to år.

Barbro Skau og Marit Wroldsen Dahl deler et vikariat på vegkontoret mens Anne Grethe Rød har permisjon. Foreløpig fram til 1/7 d.å.

Aud Gjeldsås vikarierer for Torild Erikstad Gundersen ved Biltilsynet Tønsberg. Vikariatet går foreløpig fram til 1/9 d.å.

STOFF TIL NESTE NUMMER

*må være i
redaksjonen
innen*

15. mai



Vegsentralen har fornyet noe av det «tunge» utstyret. To nye Volvo F-10 med boggi og dumperkasse er nå satt inn i anleggskjøring.